3,30 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 2
Februar 2005
54. Jahrgang

Deutschland 3,30 €
Österreich 3,80 €
Schweiz 6,50 sFr
Benelux 3,80 €
Frankreich 3,80 €
Italien 4,30 €
Dänemark 36,- dkr

4 191341 103300 02
B13411



Tests
- Fleischmanns 18.6
- Rocos Rügen-Lok

Werkstatt:
- Winzer im Weinberg
- Künstler im Packwagen

Blau-weiße Eiligkeit
Von der S3/5 zur 18.6

Güter-Transit
Rollböcke auf der Harzquerbahn

Wunschmodelle:
DR-Personale

H0-Anlage nach Vorbild
Grenzgänger auf K-Gleisen

BAHN 2000:
SCHWEIZ ALS VORBILD?

Aufbruchstimmung

Mehr Züge, mehr Komfort, mehr Reisende

Inhalt

VORBILD

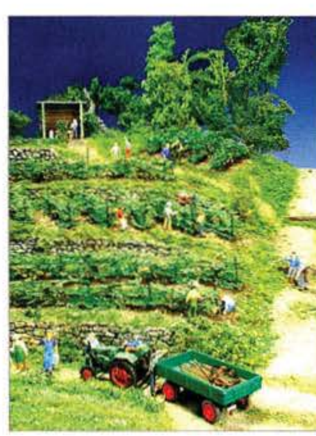
MODELL

AUSSERDEM











Titel: „Bahn 2000"-Lokomotive in Zürich HB.
Foto: Armin Schmutz



BAHNWELT AKTUELL

RÜBELANDBAHN

Abschied von der Baureihe 171?

● Noch vor dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 endete der Einsatz der Baureihe 171 auf der Rübelandbahn Blankenburg (Harz) – Elbingerode. 171 002 und 171 003 wurden aufgrund fehlender 185 und 189 noch einmal von 4. bis 6. Dezember 2004 eingesetzt. Am 11. Dezember 2004 mussten beide Maschinen kurzfristig im Güterverkehr helfen. Zwei Tage später wurden alle E-Loks der Baureihe 171 im Lokschuppen in Blankenburg abgestellt. DB Cargo will alle Maschinen an ein Tochterunternehmen im ungarischen Györ veräußern, wo die 171 im Rangierdienst und vor Übergaben zum Audi-Werk in Györ eingesetzt werden sollen. Dazu reisten Vertreter von DB Cargo und aus Györ am 9. Dezember 2004 nach Blankenburg. 171 002 absolvierte dabei Vorführfahrten im Rangierbahnhof Blankenburg-Nord. Mit dem Ende der 171 im Harz löste DB Cargo auch die zur Niederlassung Magdeburg-Rothensee gehörende Einsatzstelle Blankenburg (Harz) auf und wandelte sie in eine Personalmeldestelle um. Am 10. Dezember 2004 wurden Lokwerkstatt und Lokleitung in Blankenburg geschlossen. Für den Lokschuppen gibt es einen Interessenten: Der Verein „Brücke" e.V. möchte die Anlage übernehmen, um hier weiterhin mit Arbeitsbeschaffungs- und Qualifizierungsmaßnahmen historische Schienenfahrzeuge aufzuarbeiten. Bisher nutzt der Verein Werkstätten des ehemaligen Forschungs- und Entwicklungswerkes (FEW) der DR, ebenfalls in Blankenburg. *Wie MEB unmittelbar zum Redaktionsschluss erfuhr, wurde der Abtransport aller 171 aus Blankenburg gestoppt. Grund: Die Anordnung der DB setzte sich darüber hinweg, dass 171 001 und 171 002 vom Land Sachsen-Anhalt 1995 unter Denkmalschutz gestellt wurden. Nun gilt die Anordnung, die alle Maschinen betraf, im Ganzen als hinfällig.*


Foto: Endisch

Dezember 2004: 171 013 und zwei weitere 171 standen in Blankenburg zum Abtransport bereit.

NIEDERLANDE

Bauart V verschrottet

● Weil Bombardier (Talbot) in Aachen verstärkt neue Doppelstock-Triebzüge IRM und VIRM ausliefert, werden ältere Triebwagen der Neederlandse Spoorwegen (NS) entbehrlich. Im Januar 2004 wurde beschlossen, 25 Triebzüge der Reihe V abzustellen. Es handelt sich um die ersten Baulose, die ab 1966 von Werkspoor in Utrecht gefertigt wurden. Triebzüge der Bauart V wurden bis 1976 in 246 Einheiten von Werkspoor und Talbot geliefert. Begünstigt durch die derzeit hohen Schrottpreise werden die bisher abgestellten elektrischen Fahrzeuge der Zelegung beim Recyclingbetrieb Hoeben in Maastricht zugeführt. Da die Firma über keinen eigenen Gleisanschluss verfügt, müssen die Triebzüge getrennt und mit einem schweren Kran über den Zaun gehoben werden.

Ein 500-Tonnen-Kran hievt am 5. November 2004 eine Hälfte des Triebzugs ABk 427 in die Schrotthandlung Hoeben im Beatrixhafen Maastricht. Rechts harrt die andere Hälfte Bk 427 ihres Schicksals wie auch 411, 418, 421 und 429.


Foto: van Ee


Foto: Luers

***Auf dem Semmering** waren Anfang Oktober Triebwagengarnituren von Siemens Austria, die für den Iran bestimmt sind, unterwegs. Fahrtziel war Graz. Die 20 bestellten dieselhydraulischen Fahrzeuge sollen künftig zwischen Teheran und Mashad verkehren. Sie erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.*



Foto: Heinschal

***Die Baureihe 612** in Fernverkehrslackierung ist in Nordrhein-Westfalen angekommen. Gemischt mit den roten Zügen derselben Baureihe soll sie auf der oberen Ruhrtalbahn Dortmund – Winterberg und der RE-Linien Hagen – Kassel zum Einsatz kommen, wie alle 612 zur Zeit ohne aktive Neigetechnik.*

S-BAHN HALLE – LEIPZIG

Betrieb aufgenommen

● Die Provisorien haben ein Ende: Über 10 000 Saalestädter und Leipziger waren gekommen, um am Tag der Inbetriebnahme die neue S-Bahn Halle - Leipzig nutzen zu können. Für 239 Millionen Euro entstand eine 33 Kilometer lange Strecke, auf der im 30-Minuten-Takt modernisierte Doppelstockwagen mit 143 unterwegs sind. Die S-Bahn-Strecke wurde entlang bestehender Gleistrassen gebaut und mit Neubauabschnitten ergänzt. Ein Halt der alten Verbindung über Leipzig-Wiederitzsch entfiel, dafür werden neue Halte in Halle-Messe, Schkeuditz-West, Leipzig-Slevogtstraße, Leipzig-Olbrichtstraße und Leipzig-Gohlis bedient. Die S 10 genannte Strecke bildet den Grundstein für ein besseres Nahverkehrsangebot im Raum Halle-Leipzig. Der Eröffnungszug, ein RE 160, war von DB Regio Nordost ausgeliehen und zeigte, wie der Fahrzeugpark aussehen soll. Unter den Gästen am 11. Dezember 2004 waren auch Prof. Dr. Wolfgang Böhmer und Prof. Dr. Georg Milbradt, die Ministerpräsidenten von Sachsen-Anhalt und Sachsen.



Foto: Emersleben

Reger Andrang herrschte bei der Eröffnungsveranstaltung in Halle (Saale) Hbf am Bahnsteig 1, wo eine direkte Umstiegsbeziehung zur S-Bahn Halle besteht. Als Regelzüge verkehren vorerst modernisierte Doppelstockwagen.

Rasender Roland und MODELLEISENBAHNER rücken zusammen!



Hermann Schöntag

Die Ferieninsel Rügen ohne Rasenden Roland: Geht das überhaupt? Nein! Beide sind unzertrennlich!

Dem aufmerksamen Leser wird es nicht entgangen sein: Seit Beginn letzten Jahres kam die Rügensche Kleinbahn arg in Bedrängnis. Erst verkaufte der bisherige Eigentümer van Engelen an Luttger Guttwein. Alsbald ging es mit der Bahn bergab. Langjährige Mitarbeiter erhielten die Kündigung, Loks wurden abtransportiert, schließlich wurde der gesamte Betrieb aus „Sicherheitsgründen" eingestellt. Nachdem nicht einmal der Kaufpreis bezahlt worden war, wurde alles rückabgewickelt. Doch die Probleme waren damit nicht bewältigt: Rechnungen wurden nicht beglichen, die geplante weitere Streckensanierung wurde nicht begonnen, obwohl das Land Mecklenburg-Vorpommern bereits Investitionshilfen ausbezahlt hatte. Zu guter Letzt blieben die Lohnzahlungen aus. Ein Insolvenzverfahren schien unausweichlich.

Nachdem ich den nicht endenwollenden Leidensweg lange mitangesehen hatte, ergriff ich die Initiative, um der Rügenschen Kleinbahn wieder eine gesicherte Zukunft zu geben. Nach intensiven Verhandlungen mit Herrn van Engelen wurden am 30. November die Weichen in eine gesicherte Zukunft gestellt. An diesem Tage gingen alle Gesellschafteranteile an mich über. Nun ging es Schlag auf Schlag. Die ausstehenden Löhne wurden ausbezahlt, der Großteil der Schulden beglichen. Bereits zehn Tage später konnte ich bei einer Betriebsversammlung der Mitarbeiter der RüKB und bei einer Sitzung des Kreistages des Landkreises Rügen mein neues Betriebskonzept vorstellen und bin, so glaube ich, auf eine positive Resonanz gestoßen.

So wird der Rasende Roland zusammen mit dem MODELLEISENBAHNER in eine gesicherte und erfolgreiche Zukunft gehen.

Besuchen Sie den Rasenden Roland auf Deutschlands größter Ferieninsel! Sie werden die liebenswerte Kleinbahn in guter Erinnerung behalten und gerne wiederkommen.

Herzlichst Ihr
Hermann Schöntag
Verleger und neuerdings
Geschäftsführer der RüKB

BAHNWELT AKTUELL

HAMBURGER S-BAHN

471062 im Ruhestand



Foto: Brüggemann

Das letzte Mal auf seiner Stammstrecke unterwegs war 471062 am 4. Dezember als festlich geschmückter Nikolauszug.

● Am 8. Dezember des Jahres 2004 machte 471062 am Abend seine Abschiedsfahrt von Ohlsdorf über Poppenbüttel und Bergedorf bis nach Harburg-Rathaus. Diese Tour wurde von vielen Eisenbahnfreunden begleitet. Aus dem Planbetrieb war der Triebwagen als letzter Zug dieser Baureihe schon lange zuvor ausgeschieden und zwar am 26. Oktober 2001. Der Verein Historische S-Bahn Hamburg e.V. setzte diesen Zug jedoch weiterhin als Sonderzug ein, da bislang der Museumszug der S-Bahn Hamburg GmbH noch nicht fertiggestellt ist. Vorerst steht dem Verein kein Museumszug zur Verfügung. Der Verein arbeitet jedoch mit Hochdruck an der Fertigstellung der Triebzüge 470129 und 471082. Derzeit spricht der Verein von einem Einsatz des 471082 im Sommer dieses Jahres. Nach dem Ausbau von verwertbaren Ersatzteilen wird 471062 verschrottet.

SCHWEIZ

Der Anfang ist gemacht

● Mehr Zug für die Schweiz: Am 12. Dezember 2004 wurde um 3 Uhr mit helvetischer Pünktlichkeit und Countdown auf der großen Uhr im Bahnhof Zürich das Feuerwerk zur Eröffnung der Bahn 2000 (siehe Titelgeschichte ab Seite 14) gezündet. Gleichzeitig schaltete man in den Stellwerken den neuen Fahrplan und den Betriebsablauf aktiv. Genau um 4.49 Uhr setzte sich der erste Regio nach Aarau in Bewegung und um 5.19 Uhr der erste Intercity nach Bern mit Thierry Lalive d'Epinay, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, an Bord. Mit 160 km/h brauste der Intercity über die Neubaustrecke und erreichte nach Fahrplan um 6.22 Uhr Bern, wo sich Lalive d'Epinay mit Benedikt Weibel, Vorsitzendem der Geschäftsleitung SBB, und Mathias Tromp, Vorsitzendem der Geschäftsleitung BLS Lötschbergbahn AG, zu einem Händedruck traf. Der Start zu Bahn 2000 ist ohne nennenswerte Probleme gelungen.



Foto: Armin Schmutz

Bahnhof Bern nach der Ankunft des ersten IC aus Zürich: Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, Thierry Lalive d'Epinay, Präsident des Verwaltungsrates SBB, und Mathias Tromp, Vorsitzender der Geschäftsleitung BLS Lötschbergbahn AG, freuen sich über einen gelungenen Auftakt.

ZWISCHENHALT

Im Vermittlungsausschuss ist die dritte Novelle zum Allgemeinen Eisenbahngesetz gelandet. Diese sieht eine Trassenagentur vor, deren Kompetenzen Bundestag und Bundesrat unterschiedlich sehen.

Die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) will ab Mai ein Wochenend-Zugpaar Riesa – Falkenberg – Lübben anbieten. Damit stirbt der Reiseverkehr auf dieser Verbindung nicht völlig.

Paul Tellier, Chef von Bombardier, ist zurückgetreten. Der kanadische Konzern musste im dritten Quartal einen drastischen Gewinneinbruch hinnehmen. Sein Nachfolger wird der bisherige Präsident des Verwaltungsrats, Laurent Beaudoin.

Das Bundesministerium für Verbraucherschutz unterhält seit 1. Dezember eine Schlichtungsstelle Mobilität in Berlin. Für die praktische Arbeit ist der Verkehrsclub Deutschland (VCD) verantwortlich.

Eine Ombudsstelle Nahverkehr wurde in Bayern eingerichtet. Sie geht auf Initiative der VDV-Landesgruppe zurück und soll Streitfälle außergerichtlich schlichten.

Bombardier droht erneut mit Arbeitsplatz-Abbau: In Deutschland soll die Belegschaft bis 2006 von 9000 auf 7100 reduziert werden. Hennigsdorf soll allein 515, Niesky 100 Stellen verlieren.

Ländertickets gelten in Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein künftig auch am Wochenende.

In der Ostschweiz wollen vier Bahngesellschaften zum Jahresende 2005 fusionieren und zum Jahresanfang 2006 unter neuem Namen den Betrieb aufnehmen.

Die FIFA-WM 2006 in Deutschland darf sich über die Deutsche Bahn AG als nationalen Förderer und Sponsor freuen. Außerdem ist die DB AG offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der WM.

Rund 3,8 Milliarden Euro fehlen dem Verkehrshaushalt durch die mehrfach verschobene Mauteinführung.

Die Bahnsparte des Ruhrkohle-Konzerns, RAG, ist von der DB AG übernom-



Foto: Sangmeister

E40128 traf *am 30. November 2004 in Saalfeld ein und wurde zweimal zum Vorspanndienst zwischen Saalfeld und Pressig eingesetzt. Am Abend bespannte sie dann in Saalfeld 53836 nach Leipzig-Engelsdorf.*



Foto: Naumann

***Zwei neue** dieselhydraulische Vossloh-Lokomotiven der HGK AG sind am Freitag, 26. November 2004, im Bw Brühl-Vochem eingetroffen. Wie bei den sechsachsigen amerikanischen Class-66-Lokomotiven wurde auch an diesen Maschinen das HGK-Design mit dem Europa-Kranz angebracht. Die neuen Loks des Typs MaK 1700 BB sollen die betagten Deutz-DG-1200 ersetzen.*

men worden. Interesse hatte auch die polnische PKP gezeigt.

Die DB Regio AG will 60 bis 90 neue E-Triebwagen mit einer Option auf weitere 60 Stück ausschreiben, die bis zum Jahr 2012 geliefert werden sollen.

Die Schweiz will den Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetz. Das beschloss der Nationalrat.

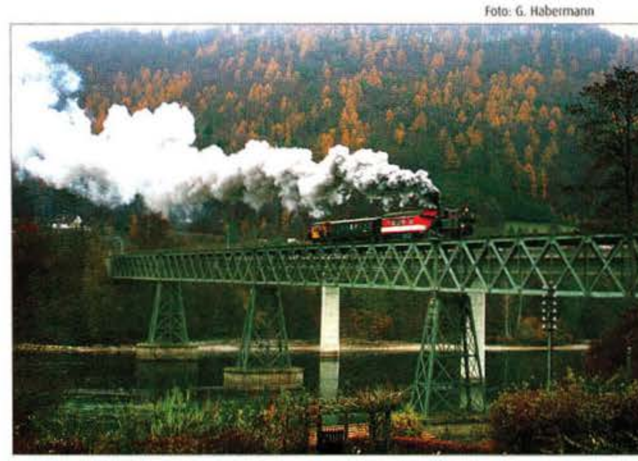
Die viel gescholtene Bahn in Großbritannien ist besser als ihr Ruf. Das stellte eine Studie der Weltbank fest. In den vergangenen zehn Jahren nahm sowohl der Güter- als auch der Personenverkehr um mehr als 40 Prozent zu und die Unfallrate ist gesunken!

MUSEUMSBAHN ETZWILEN

Auf der Kippe

● Mit dem Ende der Zuckerrüben-Kampagne im Dezember 2004 endete auf dem verbliebenen Abschnitt der Bahnstrecke Etzwilen – Singen, zwischen dem schweizerischen Etzwilen und Ramsen an der Grenze zu Deutschland, der Bahnverkehr. Dies bedeutete auch für den Museumsbahn-Betrieb auf der Strecke das Aus. Vor fast 130 Jahren, am 17. Juli 1875, wurde die Eisenbahnlinie als Teilstück der ehemaligen Nationalbahnstrecke Etzwilen – Winterthur – Zürich – Aarau eröffnet. 1902 wurde die Strecke von den SBB übernommen. Das bauliche Highlight und mit ihren Unterhaltskosten auch das Todesurteil der Strecke ist die über 130 Jahre alte Eisenfachwerkbrücke, die den Hochrhein auf 254 Metern Länge und 25 Metern Höhe überspannt; sie ist die zweitälteste Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die technisch aufwendige Eisenkonstruktion wurde 1875 in Paris bei Cail & Cie hergestellt und die weite Strecke an den Rhein gebracht. Die Brücke steht heute unter Denkmalschutz. Der Personenverkehr wurde am 31. Mai 1969 eingestellt. Der Bahn blieb noch der Gütertransport. Da dies vor allem Alteisen war, wurde ihr von den deutschen Nachbarn der Name Schrott-Bähnle gegeben. In den 80er-Jahren erlebte die Bahn durch Huckepacktransporte einen kurzen Aufschwung. Man begann seitens der SBB sogar ernsthaft über eine weitere Rhein-Brücke bei Hemishofen nachzudenken. Allerdings verlor die Strecke ihre Bedeutung, als man entschied, den Lastwagenterminal von Rielasingen nach Singen zu verlegen. Die Transporte konnten so direkt nach Schaffhausen geleitet werden. Die Einstellung des fahrplanmäßigen Güterverkehrs folgte ab 1996. Zu dieser Zeit wurde der deutsche Streckenteil von Ramsen nach Singen stillgelegt. Der Schweizer Bundesrat hat die Bahnstrecken Etzwilen – Ramsen offiziell am 7. März 2003 stillgelegt. Seitdem ist die Strecke formal nur noch ein Rangiergleis des Bahnhofs Etzwilen, weshalb der Museumsbetreib zwingend an die Durchführung von Güterzügen gekoppelt ist. Die SBB-Cargo hatte den Güterkunden zum 11. Dezember 2004 gekündigt, da SBB-Infrastruktur zu diesem Termin den Betrieb einstellen wollte. Der verbliebene Lokalgüterverkehr zwischen Etzwilen und Ramsen war in den letzten Jahren vor allem während der Zuckerrübenzeit stark. Sonst gab es nur unregelmäßigen Verkehr, zumeist mit Holzwagen. Am 26. Mai 2001 wurde der Verein zur Erhaltung der Eisenbahnlinie Etzwilen – Singen gegründet. Ziel ist es, „diese landschaftlich wie bautechnisch einmalige Linie" der Nachwelt zu erhalten. Zusammen mit dem Verein zur Erhaltung der Dampflok „Muni" wurden seit dem 1. Mai 2003 Sonderfahrten auf der Strecke durchgeführt. Gebaut wurde diese Nassdampf-Tenderlokomotive 1922 bei der „Aktiengesellschaft für Lokomotivbau Hohenzollern" in Grafenberg bei Düsseldorf und an die Badische Anilin- und Sodafabrik (BASF) in Ludwigshafen geliefert. 1981 kaufte Urs Rüesch die Lok und revidierte sie in der Freizeit mit Hilfe von Freunden in der ehemaligen Werkstätte von Oswald Steam in Samstagern und seit 2003 kam sie auf der Strecke Etzwilen – Moskau (Ramsen) zum Einsatz. Trotz aller Bemühungen der Vereine spricht sich die SBB nun, nach der endgültigen Stillegung, für einen Abriss der Infrastruktur aus. Am Bahnhof Ramsen stehen schon Schilder, die auf den Verkauf von Bauflächen für Gewerbe hinweisen. Für der Erwerb der Strecke und vor allem auch den Unterhalt der Hemishofer Brücke fehlt den Vereinen das Geld. So war die Samichlausfahrt (Nikolaus) am Sonntag, 5. Dezember 2004, die wohl letzte Fahrt auf dieser Strecke.

Foto: G. Habermann



Wohl zum letzten Mal wurde am 5. Dezember die Hemishofer Brücke (mit der Dampflok „Muni") befahren.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Schmidtendorf

Als Asterix diese Insel besuchte, gab es es noch keine Eisenbahn, erst 1878 begann der Eisenbahnbau auf dem viertgrößten Mittelmeer-Eiland. Aber ein gewinnbringendes Geschäft war der Betrieb in den mehr als 100 vergangenen Jahren nie. Die meterspurige Inselbahn gilt dennoch unter Eisenbahnfreunden schon lange als interessantes Reiseziel. Im Oktober 2004 begannen umfangreiche Sanierungsmaßnahmen des gesamten Eisenbahnnetzes. Dazu wurden auch zwölf rumänische Diesellokomotiven des Typs L45H gekauft, von denen die ersten drei bereits eintrafen. Die Maschinen wurden bei Interlok komplett modernisiert, teilweise sogar remotorisiert und erhielten Vielfachsteuerung.

Wir wollen von Ihnen wissen, auf welcher Insel diese Loks künftig fahren?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2005 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „Emden Hbf – Emden Außenhafen". Gewonnen haben: Kehl, Jan-M., 21789 Wingst; Rabold, Uwe, 07381 Pößneck; Kohlschke, Wolfgang, 06667 Weissenfels; Forbriger, Manfred, 42929 Wermelskirchen; Oettel, V., 01129 Dresden; Reichelt, Bernd, 01217 Dresden; Loritz, Tobias, 77654 Offenburg; Gäbel, Rudolf, 04209, Leipzig; Groeneveld, Wilhelm, 26789 Leer; Zimmer, Christian, 88131 Lindau; Kaiser, Uwe, 02788 Hirschfelde; Raveling, Barthold, 26629 Großefehn-Timmel; Bauch, H., 39291 Grabow; Luz-Hamburger, Maria, 97078 Würzburg; Börner, Frank, 89407 Dillingen; Knöfel, Michael, 26506 Norden; Scheller, Jürgen, 04317 Leipzig; Edelmann, Jörg, 31675 Bückeburg; Tessmer, Andreas, 63691 Ranstadt; Mast , Martin, 46147 Oberhausen.

NIEDERSACHSEN/HOLLAND

Leer - Groningen ausgeschrieben

● In den niederländischen Provinzen Friesland und Groningen ist im November 2004 eine Ausschreibung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im EU-Amtsblatt veröffentlicht worden. Das Liniennetz umfasst auch die grenzüberschreitende Regionalstrecke Groningen – Nieuweschans (Neuschanz) – Leer (Ostfriesland), weshalb die beiden holländischen Provinzen das Wettbewerbsverfahren gemeinsam mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) durchführen. Zwischen Leer und der Grenze bei Bunde sollen rund 120000 Zugkilometer pro Jahr gefahren werden. Ziel ist es, ab 11. Dezember 2005 einen Betreiber für 15 Jahre zu finden. Interessierte Bieter müssen ihre Angebote bis Ende Februar 2005 bei der Provinz Groningen abgeben, die Entscheidung soll im März 2005 fallen. Fahrzeugausrüstung und Personalausbildung müssen niederländischen und deutschen Eisenbahnvorschriften entsprechen. Der Zeitraum bis zur Betriebsaufnahme ist für die Produktion und Auslieferung neuer Fahrzeuge zu kurz, daher muss der neue Betreiber vorübergehend Gebrauchtfahrzeuge einsetzen. Sobald 2006 die ersten neuen Triebwagen zur Verfügung stehen, soll der neue Betreiber diese zunächst zwischen Groningen und Leer einsetzen. Damit wird es dann durchgehende Zugleistungen zwischen Groningen und Leer geben; der derzeit notwendige Umstieg zwischen den Zügen der DB Regio AG und der niederländischen Noordned im Bahnhof Neuschanz entfällt somit.



Foto: Schumann

Noch muss man wie im März 2003 im Grenzbahnhof Nieuweschans umsteigen, links 634659, rechts VT3213.



Foto: Bürgens

Die Lokomotion, *Gesellschaft für Schienentraktion GmbH, setzt neben Lokomotiven aus dem Siemens-Lokpool und nach Lokomotiven der ÖBB-Baureihe 1044 nun auch die Baureihe 139 ein. Statt DBAG- beziehungsweise Railion-Logo ist sie im Frontbereich und an den Seiten mit dem Logo von Lokomotion versehen. Die Gesellschaft, an der Railion 30 Prozent der Anteile hält, ist zwischen München und Bozen im Güterverkehr aktiv. Am 14. Dezember 2004 durchfährt 139133 mit einem Güterzug von München zum Brenner den bayerischen Bahnhof Grafing.*



Foto: Mauerer

Das Ende der BR 420 in München: *Mehr als 30 Jahre prägten diese S-Bahn-Tw das Eisenbahnbild der bayerischen Landeshauptstadt. Seit Anfang Dezember sind die Züge aus dem aktiven Dienst ausgeschieden.*

SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN

Claus-Köpcke-Preis 2004



Foto: Altman

Dr. Andreas Winkler mit den Preisträgern IG Preßnitztalbahn, Förderverein Carlsfeld, IG Wilsdruff und IG Weißeritztalbahn (v.l.).

● Zum zweiten Male wurde der Claus-Köpcke-Preis verliehen, mit dem besondere Verdienste um den Erhalt des über 100-jährigen Schmalspurerbes in Sachsen gewürdigt werden. Für die Preisverleihung 2004 gab es 21 Bewerber und Vorschläge „mit einer hohen Qualität und einer sehr erfreulichen Vielfalt", wie der Vorsitzende des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen (VSSB, Stifter des Preises), Dr. Andreas Winkler, sagte. Der Preis wurde in Bertsdorf verliehen, Domizil des letztjährigen Gewinners, des Interessenverbands der Zittauer Schmalspurbahnen e.V. Den neuen 1. Preis erhielt die IG Verkehrsgeschichte e.V. Wilsdruff für den Neuaufbau des Bahnpostwagens 2680. Der 2. Preis ging an den Förderverein Historische Westsächsische Eisenbahnen e.V. mit dem Projekt Wiederaufbau des Bahnhofs Carlsfeld. Über den 3. Preis durfte sich die IG Preßnitztalbahn e.V. für ihre Streckenfernsprechleitung freuen. Ein Sonderpreis ging an die IG Weißeritztalbahn für ihre Gesamtbemühungen um den Wiederaufbau der gleichnamigen Strecke.

DER SCHWELLENLEGER

Voraussichtlich erheblich steigend

In der einstigen Cargolifterhalle in Brand, Mitteleuropas größter freitragender Halle, entstand ein Freizeitpark namens „Tropical Islands". Das Land Brandenburg spendiert einen Haltepunkt nebst zugehörigen regelmäßigen RE-Halten der Linie Berlin – Cottbus. Dafür wird ein benachbarter Haltepunkt aufgegeben, Ersatzverkehr mit Bussen eingerichtet. Eine Pressemitteilung des Landesministeriums für Infrastruktur und Raumordnung weiß: „Aufgrund der voraussichtlichen Besucherzahlen ist mit erheblich steigenden Fahrgastzahlen zu rechnen." Aha: Aufgrund *voraussichtlicher* Besucherzahlen *erheblich steigende* Fahrgastzahlen! Nun weiß man ja, dass Prognosen schwierig sind; besonders, da sie tückischerweise die Zukunft betreffen. Genügend Prognosen erfüllen sich nicht, andere werden noch rechtzeitig aufgegeben, zum Beispiel jene für den Transrapid Hamburg – Berlin. Den „Islands" mag man, angesichts gut besuchter Freizeitparks andernorts, alles Gute wünschen. Trotzdem ist es mehr als gewagt, Prognose-Zahlen der zum Zeitpunkt der Pressemitteilung noch gar nicht eröffneten Halle als Grundlage steigender Fahrgastzahlen anzunehmen. Was, wenn es nicht dazu kommt? Gerade in Brandenburg müsste man doch gelernt haben!

BAHNWELT AKTUELL

TOP UND FLOP

TOP: Attraktive Städteverbindung



Foto: Mauerer

Die IC-/IR-Fernzugverbindungen zwischen München und Prag wurden im Sommer 2001 eingestellt. Im Bereich der tschechischen CD verkehrten die Züge weiterhin zwischen Furth im Wald, wo auch das Foto beim Lokwechsel entstand, und Prag. Zum Fahrplan 2003 wurden die Züge als RE-Züge bis Regensburg verlängert. Dort bestanden günstige RE-Anschlüsse von und nach München. Seit dem Fahrplanwechsel 2004 fahren die Züge wieder durchgehend zwischen Prag und München. Eingesetzt werden je eine DBAG-Garnitur (ehemalige IR-Wagen im roten Anstrich von DB Regio) und eine CD-Garnitur (mit Speisewagen) wie folgt: DBAG-Garnitur: München Hbf 6.44 Uhr (RE 5605/R 265) – Prag 12.45 Uhr; Prag 17.15 Uhr (R 266/RE 5608) – München Hbf 23.26 Uhr; CD-Garnitur: Prag 9.15 Uhr (R 264/RE 5606) – München Hbf 15.15 Uhr; München Hbf 16.44 Uhr (RE 5607/R 267) – Prag 22.45 Uhr. Dieses Zugpaar hat Kurswagen Prag – Nürnberg. Aber nicht nur das neue Zugangebot ist lobenswert, auch die speziellen Fahrpreise können sich sehen lassen. „Prag Spezial"-Preis: Regensburg – Prag 39 Euro, Nürnberg – Prag 49 Euro, München – Prag 59 Euro. Das Angebot gilt auf den Strecken über Furth im Wald zur einmaligen Hin- und Rückfahrt für eine Person in der 2. Klasse. Das Angebot ist ab dem ersten Geltungstag einen Monat gültig. „Prag Spezial" gibt es bei allen DBAG-Verkaufsstellen, an den Nahverkehrsautomaten der Haltebahnhöfe entlang der Strecke in Bayern und im Zug (Bordpreis).

FLOP: Ausfahrt – bedeckt

Dass nicht mehr benötigte Gleise in Bahnhöfen bahnfremden Zwecken zugeschlagen werden, ist nichts Neues. Dass man Autohändler und Tankstellen jetzt findet, wo früher Eisenbahnwagen abgestellt waren – auch geschenkt. Unglaublich aber ist, was sich eine Tankstelle im württembergischen Bad Waldsee erlaubte und irgendeine bahnamtliche Stelle in den Plänen (nicht) gesehen und genehmigt haben muss: Eine Tankstelle wurde so gebaut, dass sie die Sicht vom haltenden Zug auf das Ausfahrtsignal verdeckt. Der Triebfahrzeugführer bräuchte eine Aussichtskanzel in seinem 628.

Foto: Alkofer



BERLIN-BRANDENBURG

Auftakt mit Pannen

● Seit dem Fahrplanwechsel bedient die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) den Regionalverkehr auf folgenden Strecken des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg: Berlin Lichtenberg – Eberswalde – Frankfurt OE 60, Berlin Schöneweide – Beeskow – Frankfurt OE 36, Berlin Lichtenberg – Tiefensee OE 25, Eberswalde – Templin OE 63. Eingesetzt werden Regioshuttle RS1. Die bisherigen DB-628 lösen die 624 auf den Strecken von Berlin nach Kostrzyn (Küstrin) und Szczecin (Stettin) ab. Bereits am zweiten Betriebstag kam es zu einer Panne: Der Triebwagenführer des OE 81724 Eberswalde – Templin überfuhr am 13. Dezember ein Halt zeigendes Signal und merkte dies erst im falschen Streckenabschnitt nach Frankfurt/Oder. Der Hauptbahnhof Eberswalde war fast vollständig lahmgelegt, mehrere RE-, IC- sowie eigene ODEG-Züge waren betroffen. Es kam zu stundenlangen Verspätungen, Fahrgastinformation und Service waren ungenügend. Als Entschädigung gab es einen Keksriegel! Der Triebwagenführer wurde vom Fahrdienst abgezogen.



Foto: Jürgens

Am 12. Dezember 2004 steht VT 650.64 mit Zug OE 81617 der Linie OE 60 im Bahnhof Bad Freienwalde.

DB-KONZERN

Malmström muss gehen

● Dr. Bernd Malmström (63), DB-Vorstand für Güterverkehr und Vorstandsvorsitzender der Stinnes AG, muss seinen Hut nehmen. Laut DB AG bestehe Einvernehmen, dass Malmströms Vorstandsvertrag am 30. Juni 2005 ausläuft. Margareta Wolf (B90/Grüne), Staatssekretärin im Bundesumweltministerium und Mitglied im DB AG-Aufsichtsrat, erklärte dagegen, Malmström habe um Vertragsauflösung bereits für Mitte März gebeten. DB AG-Vorstandschef Hartmut Mehdorn machte Malmström für die schlechten Zahlen von Railion verantwortlich. Malmström schlug ein Sanierungsprogramm mit massivem Arbeitsplatzabbau und dem Abstoßen unwirtschaftlicher Strecken vor und lag damit durchaus auf Mehdorns Linie. Aus dem Unternehmen hieß es aber auch, dass Malmström bei der Frage Börsengang mit oder ohne Netz anderer Ansicht sei als sein Chef. Nach Personenverkehrsvorstand Christoph Franz ist Malmström der zweite Spitzenmanager, der vorzeitig den DB-Konzern verlässt.

HESSEN

Modellversuch beendet

● Der von der Hanauer Straßenbahn AG als Modellversuch geplante und seit 19. April 2004 mit AVG-Leihfahrzeugen durchgeführte Stadtbahnverkehr (siehe MEB 7/2004) von Hanau über Maintal, Frankfurt/Main-Flughafen nach Rüsselsheim-Opelwerk wurde am 11. Dezember 2004 beendet. Die noch auszuwertenden Ergebnisse sollen zur Entscheidungsfindung über den weiteren Ausbau des SPNV dienen. Der Versuch wurde durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) finanziert und die „Süd/Ost HessenPlan GmbH" trat als EVU in Erscheinung. Nach einer Entgleisung am 6. August 2004 ruhte der Verkehr wegen fehlender Ersatzfahrzeuge, ab 16. August wurde der Vectus VT 258 eingesetzt. Wegen fehlender Durchfahrgenehmigung für Dieselfahrzeuge entfiel der Halt im Tunnelbahnhof Frankfurt/Main-Flughafen, der Zug fuhr diesen nicht an. Ab 23. August wurde dafür ein zusätzlicher Halt im Bahnhof Frankfurt (M) Sportfeld eingelegt. Seit dem 8. September 2004 erfolgte wiederum der planmäßige Einsatz von AVG-Fahrzeugen über den Flughafenbahnhof.



Foto: Gerlach

Das Gastspiel der Karlsruher Stadtbahnwagen ist vorerst beendet.

KT4D IN COTTBUS

Abgestellt und verkaufsbereit

● Nun geht es den KT4D-Straßenbahnen in Cottbus wie Eduard Geyer, Ex-Trainer der Energie-Mannschaft: Die gemeinsame Zeit ist vorbei. Alle nicht mehr benötigten, erst 1990/91 angeschafften Triebzüge des CKD-Typs KT4D wurden im Straßenbahndepot in Cottbus-Schmellwitz abgestellt. Es handelt sich um die Tw 51, 57, 59, 60 und 62 bis 67. Die Straßenbahn-Gelenktriebwagen sollen verkauft werden. Im Betriebseinsatz sind nun ausschließlich die modernisierten Tw mit Niederflurmodul vom Typ KTNF6.



Foto: Heilmann

Am 10. November 2004 standen die ausgesonderten KT4D im Betriebshof Schmellwitz.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

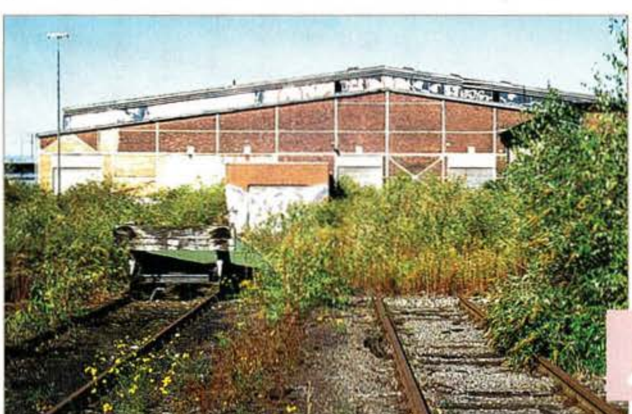


Ende der 60er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts durften auch betagte Preußinnen noch zeigen, was in ihnen steckt.

1967

Dortmund Verschiebebahnhof

Als Dortmund Vbf wurde das Bahnbetriebswerk am Dortmunder Verschiebebahnhof vor 100 Jahren in Betrieb genommen. Im Zweiten Weltkrieg wurde es zerstört und danach völlig neu wieder aufgebaut. Aus dieser Zeit stammt die relativ moderne Lokhalle mit Schiebebühne, vor der am 8. April 1967 eine 50 sowie die 941563 restauriert wurden. Zu dieser Zeit waren noch 27 Loks der Baureihe 50 und fünf Loks der Baureihe 94 in Dortmund Rbf stationiert. Als Reserve waren auch noch drei 55.25 vorhanden. Der Rangierbahnhof in unmittelbarer Nähe des Bw sowie des Hafens hatte in der Blütezeit von Kohle und Stahl große Bedeutung für die Revierstadt. Am 1. Oktober 1982 verlor das Bw Dortmund Rbf seine Selbstständigkeit. Heute ist alles stillgelegt, der Rangierbahnhof ist zum Abstellplatz für nicht mehr benötigte Reisezugwagen geworden. Im alten Bw Dortmund Rbf sind die Drehscheibe hinter dem Lokschuppen sowie alle Lokbehandlungsanlagen abgebaut worden. Nur noch der Schuppen und das Gebäude der alten Lokleitung existieren. Das riesige Areal wartet nun auf eine neue Bestimmung.



Öde Leere herrscht auf dem früher so betriebsamen Gelände. Man darf gespannt sein, wie das Areal künftig genutzt wird.

2004



Foto: Sangmeister

Seit wenigen Wochen ist 194 580 aus Glauchau in Probstzella stationiert, um Schiebedienst zwischen Pressig und Probstzella für private Güterzüge zu leisten. Diese sind nur in den Nachtstunden unterwegs, tagsüber ist die Lok in Probstzella abgestellt.

OSE LÖBAU

Schuppen gekauft – aber Verfall droht

● Der Verein Ostsächsischer Eisenbahnfreunde (OSE) in Löbau hat von der DB AG das Gelände mit Lokschuppen und Anbau, in dem sich die Vereinsräume befinden, gekauft. Vor wenigen Monaten war der Verein mit der Verkaufsabsicht völlig überrumpelt worden (MEB berichtete), nun ging das 140 Jahre alte Gebäude für einen vierstelligen Eurobetrag an seinen neuen Besitzer. Nun müssen Dach und Räume komplett saniert werden. Der Verein benötigt zwischen 30 000 und 40 000 Euro und bittet um Spenden. Auch ist seit November eine DVD erhältlich, die den Verein vorstellt und einige seiner Sonderfahrten dokumentiert. Mehr Informationen: www.ostsaechsische-eisenbahnfreunde.de, Tel. (03585) 219378.

203 316 der DB Netz AG befuhr in ihrer auffälligen Lackierung mit einem Gleisreinigungszug mehrere Wochen Strecken in Nordhessen. Am 4. November war die Einheit in Kassel zu sehen.



Foto: Heiderich

Foto: Glöckner

Foto: Glöckner

WERKE

Skodas in Dessau

● In den vergangenen Wochen weilten alle tschechischen CD-Zweisystemloks der Baureihen 371 (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h) und 372 (Höchstgeschwindigkeit 120 km/h) im Werk Dessau, um dort mit Zugfunk ausgerüstet zu werden. Darunter war auch die ehemalige 230 001 der DR, die später zur 180 001 der DB AG umgezeichnet wurde. Diese Maschine wurde von Skoda nachträglich für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h umgebaut und später an die CD verkauft. Seitdem verkehrt sie als 371 201, behielt aber noch ihre letzte DB AG-Lackierung. So kam sie nun auch nach Dessau.



Foto: Mehnert

Werk Dessau am 24. November 2004: 372 010, 371 201 (Ex-230/180 001 DR/DB AG) und 372 011 warten auf ihre Abholung.

PRIVATBAHN

Bergsteiger

● Bei Gleisbauarbeiten bei der Hamburger S-Bahn vom 22. November bis 11. Dezember 2004 war das Bauzugunternehmen LDS (Logistik Dienstleistungen Service GmbH) beteiligt. LDS mit Sitz in Eutin hat zwei V 100, die Lok „Grüne Rose" und „Weiße Beer", beide ehemalige Loks der Deutschen Reichsbahn. Die „Weiße Beer" fuhr in der Nacht vom 29. auf den 30. November auf ein Schutzgleis am ehemaligen Güterbahnhof Rissen-Ölweiche. Dabei überfuhr die Lok den Prellbock und schob diesen samt den dahinterliegenden Erdmassen noch ein Stück. Sie kam erst im Zaun vor einem Baumarkt zum Stehen. Wie eine Sprecherin der S-Bahn Hamburg GmbH mitteilte, wurden keine Menschen verletzt. Jedoch war der S-Bahn-Betrieb beeinträchtigt, da Kabel beschädigt wurden und die Züge auf der eingleisigen Strecke nicht an der Ölweiche kreuzen konnten. Daher fuhren die S-Bahnen in der Hauptverkehrszeit nur alle 20 Minuten bis nach Wedel. Die Lok wurde in der Nacht vom 2. auf den 3. Dezember mit einem Kran geborgen. Ab dem 4. Dezember lief der Betrieb nach Wedel wieder planmäßig.

Foto: Brüggemann



Ein ungewöhnliches Abstellgleis suchte sich die LDS-Lok. Mit einem Straßenkran musste die Lok wieder auf das richtige Gleis gesetzt werden, bevor die S-Bahnen wieder planmäßig fahren konnten.

Zukunfts



Bahn 2000: Die Schweiz bleibt mobil

modell SCHIENE

Am 12. Dezember 2004 um 3 Uhr hieß es Fahrt frei für zusätzlichen Personenverkehr. Zwölf Prozent mehr Züge und 14 Prozent mehr Zugkilometer: Wilhelm Tells Söhne und Töchter rücken zusammen. →



Ein ICN-Testzug verlässt den Westausgang des 887 Meter langen Tunnels Thunstetten an der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist.

Bis kurz vor Schluss arbeitete eine besondere Führungsorganisation unter Hochspannung, bevor die Uhren am 12. Dezember 2004 für Bahn 2000 zu ticken begannen. Zahlreiche Vorbereitungen wie Zugein- und Ausfahrtenbuch, Gleisbelegungs-, Rangier- und Abstellpläne der Bahnhöfe waren zu koordinieren sowie allfällige Mängel zu lokalisieren. Fragen standen im Raum: Werden alle Bauarbeiten an den 130 verschiedenen Infrastrukturobjekten fertig sein? Sind Loks und Wagenmaterial in der richtigen Anzahl und Qualität bereit? Wie wird das neue Fahrplansystem auf Verspätungen reagieren, wie rasch wird es sich von solchen erholen? Müssen Lokführer immer am Limit fahren oder ist noch Luft im Fahrplan? Werden Bahnhöfe wie Bern und Zürich dem Ansturm gewachsen sein?

Benedikt Weibel, Vorsitzender der Geschäftsleitung SBB, erklärte im Januar 2004 vor Journalisten, er sei zuversichtlich, dass seine Belegschaft diesen großen Schritt in eine neue schweizerische Bahnära meistern werde. Als vor gut 20 Jahren das Konzept von Bahn 2000 geboren wurde, führte Benedikt Weibel weiter aus, war es mehr der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, zu einer Zeit, als seit dem Höhenflug des Automobils in den 50er-Jahren hauptsächlich in den Straßenbau investiert wurde und sich die Engpässe auf Schiene und Straße zu häufen begannen. In mehreren Volksabstimmungen (Bahn 2000, Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT, Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs FinöV) bekräftigte seither das Schweizer Volk sein Bekenntnis zum Ausbau der Bahninfrastruktur.

Die ursprüngliche Idee der Schaffung neuer Haupttransversalen, einer Neubaustrecke zwischen Genf und St. Gallen mit einem Ast von Basel nach Olten, erwies sich als politisch nicht realisierbar, so Weibel. Dieser Einsicht folgend, wurde anstelle eines Linienkonzeptes ein Netzkonzept erarbeitet, optimal auf die schweizerische Siedlungsstruktur abgestimmt. „Nicht so schnell wie möglich, sondern so rasch wie nötig" wurde zum neuen Slogan. Das Konzept sah vor, nicht nur in Zürich mit einer Anschlussspinne zur vollen Stunde optimale Verbindungen zu garantieren, sondern auch auf allen wichtigen Knotenbahnhöfen und zusätzlich auch eine solche zur halben Stunde. Damit würde der optimale Netzeffekt erzielt, erforderte aber eine Optimierung der Reisezeiten im gesamten Netz. Am 6. Dezember 1987 stimmte das Schweizer Volk diesem Konzept und einem Kredit von 5,4 Milliarden Franken zu. Es zeigte sich bald, dass die



Im Rahmen von Bahn 2000 beschafften die SBB für den Fernverkehr 119 Loks der Baureihe 460, 341 „Dostos", 90 IC Bt-Steuerwagen und 44 ICN-Garnituren.



Scharf beobachteter Fahrdraht am 14. Juli 2004: Im Messwagen wird bei einer der rund 3500 Testfahrten auf der Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist gerade die Oberleitung kontrolliert.

Die Montage der neuen „Dostos", der Doppelstockwagen, für Bahn 2000 fand im Bombardier-Werk Pratteln statt.





integrale Verwirklichung den Kostenrahmen sprengen würde, erläuterte Benedikt Weibel. Der folgende Prozess sei unternehmerisch und politisch schwierig gewesen und das Projekt wurde auf eine erste Etappe im gesetzten Kostenrahmen zurückgestutzt. Die Grundidee, in den großen Bahnhöfen die Anschlüsse zu optimieren, wurde beibehalten, ebenfalls Verdichtungen zum Halbstundentakt. Ziel war ein ausgeklügeltes Knotensystem, wo in größeren Städten und Regionalzentren die Züge und Busse möglichst zeitgleich eintreffen und diese wieder verlassen würden. Neu war das Rollmaterialkonzept mit Neigezügen, um Reisezeitgewinne ohne allzugroße Investitionen in die Infrastruktur zu ermöglichen. Zudem wurden Doppelstockwagen mit einem zusätzlichen Sitzplatzangebot in Aussicht genommen.

Wenn auch die SBB bei Bahn 2000 die Hauptrolle spielt, so umfasst das Projekt doch das ganze öffentliche Verkehrsnetz von rund 25000 Kilometern. Davon entfallen auf die SBB 3030 Kilometer, auf die Privatbahnen und Nahverkehrsbetriebe 3860, auf die Postautodienste und Busunternehmen 16310 sowie auf die Bergbahnen und die Schifffahrt weitere 1800. Die Verwirklichung von Bahn 2000 bringt im öf- →



Re450-Pendelzüge, hier im Vorbahnhof Zürich, sind nach wie vor Standard auf der Zürcher S-Bahn. Mit neuen Über- und Unterführungen wurden die Verkehrsströme für eine reibungslose Einfahrt entflochten.



RBDe 4/4-Triebwagen der BLS mit neuem Jumbo-Zwischenwagen bei Tägertschi am 19. Mai 2004. Im Vordergrund liegt bereits der Schotter für die neue Doppelspur Vielbringen – Tägertschi.



Der erste taufrische Flirt, vorgesehen für die S-Bahnen Zug und Basel, verlässt am 4. Juni 2004 das Stadler-Areal in Bussnang zur Probefahrt.

Volkswille: Die Schweiz geht mit mehr Zügen offensiv in die Zukunft

fentlichen Verkehr die größte Erweiterung des Bahnnetzes seit über 100 Jahren und den größten Ausbau des Angebots seit Einführung des Taktfahrplans. Verglichen mit der Leistung von 80 Millionen Zugkilometern im Personenverkehr im Jahre 1985 werden mit Bahn 2000 119 Millionen Kilometer gefahren werden - eine Mehrleistung von 50 Prozent. Als im Mai 1994 das Parlament grünes Licht für die erste Etappe von Bahn 2000 mit einem Budget von inzwischen teuerungsbedingten 7,4 Milliarden Franken gab, standen rund 130 verschiedene Infrastrukturprojekte zur Ausführung an, zu finanzieren über das FinöV-Budget (gespeist aus der Schwerverkehrsabgabe LSVA, der Mineralöl- und der Mehrwertsteuer sowie Anleihen) und aus dem ordentlichen SBB-Infrastrukturbudget.

Die gute Nachricht verkündete Dr. Max Friedli, Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV), bei einer großen Medienkonferenz am 12. Oktober 2004: Die Schlussabrechnung werde voraussichtlich mit 5,9 Milliarden Franken abschliessen, also mit einer Budgetunterschreitung von rund 1,5 Milliarden Franken! Diese Restmittel würden gemäß Bundesratsbeschluss keinem speziellen Projekt zugeordnet und im FinöV-Fonds verbleiben, bis voraussichtlich im Jahr 2007/2008 Klarheit über weitere Vorhaben des öffentlichen Verkehrs besteht. Das BAV, so Friedli weiter, habe noch nie ein Projekt so eng begleitet, wie die Erfolgsgeschichte von Bahn 2000. Durch die Bahnreform



Wo 1954 einst das Wunder von Bern stattfand, werden künftig Fußballfans bequem mit einer BLS-Nina via der neu erstellten S-Bahn-Station Wankdorf anreisen.

wurden ja bekanntlich die hoheitlichen Aufgaben aus der SBB herausgelöst und ins BAV integriert.

Taktgeber des neuen Fahrplans ist Zürich. Östlich von Zürich sind die Änderungen nicht allzu groß, westlich davon gravierend. In den Knoten Basel, Bern, Olten und Zürich werden die Züge zur vollen und zur halben Stunde eintreffen, in Biel und Lausanne um die Minuten 15 und 45. Kleinere Knoten sind zum Beispiel Thun oder Neuenburg. Nicht alle Orte lassen sich genau einem Knotensystem zuordnen wie etwa St. Gallen oder Luzern. Auf mehr als der Hälfte aller Verbindungen im Fernverkehr verkürzen sich die Reisezeiten um mindetens fünf Minuten, knapp 30 Prozent werden mindestens eine Viertelstunde schneller. Wie die SBB berechneten, werden Reisende so täglich insgesamt rund 8000 Stunden Zeit einsparen!

Wer sucht, der findet natürlich auch ein paar Haare in der Suppe. Nicht jeder Fahrplanwunsch, Schnellzughalt oder jede Anschlussverbindung passte ins eng vermaschte, dicht genutzte und von unzähligen Rahmenbedingungen determinierte Knotensystem, so dass sich leider auch einzelne Verschlechterungen ergeben. Und die aus dem Angebotsausbau entstehenden Mehrkosten beabsichtigen die SBB, mit zusätzlichen Erträgen, Produktivitätssteigerungen und leider auch, allerdings moderaten, Tariferhöhungen zu kompensieren.

Im Regionalverkehr bilden nach wie vor die Doppelstock-Pendelzüge (DPZ) mit den Re450 das Rückgrat der Zürcher S-Bahn. Aber auch die RBDe4/4-Nahverkehrs-Pendelzüge (NPZ) werden weiterhin als Leistungsträger bei den SBB und diversen Privatbahnen eingesetzt. Neu treten sukzessive die →

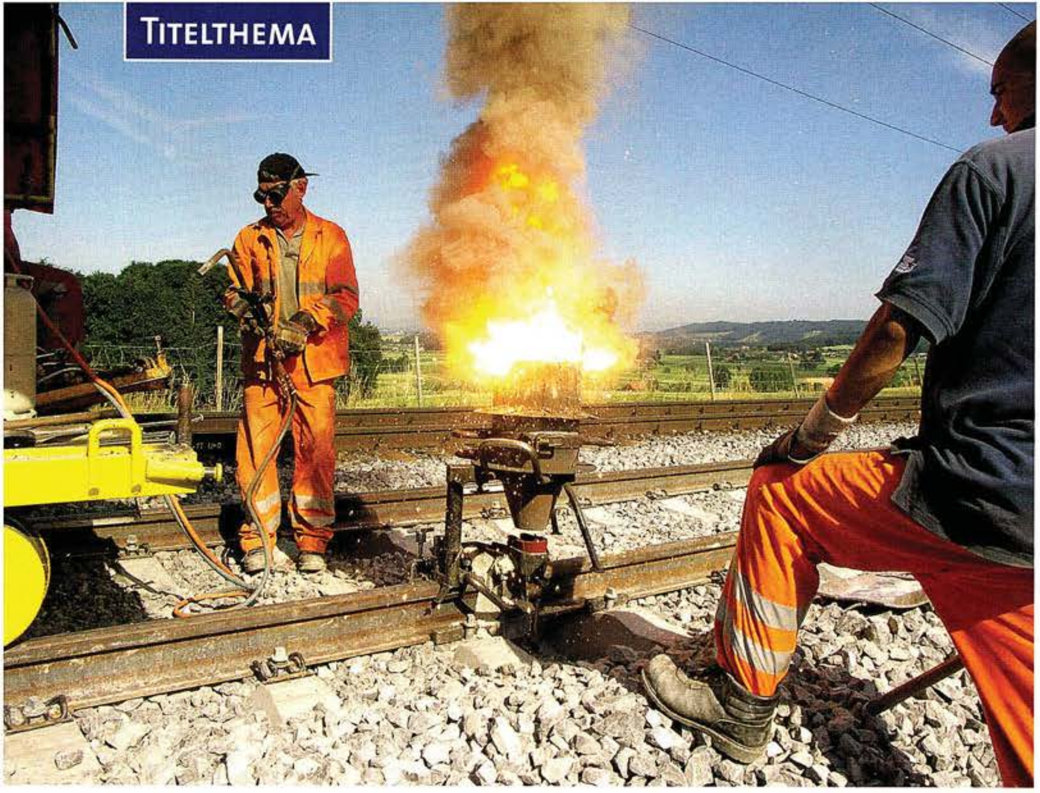
Die wichtigsten Bahn-2000-Projekte

Objekt	Ausbau
Renens	Abzweigung
Morges	neue Gleisanlage
Coppet-Genf	3. Gleis
Onnens-Bonvillars-Gorgier-St. Aubin	neue Strecke
Vauderens-Siviriez	neuer Tunnel
Bern	Leistungssteigerung
Wankdorf-Ostermundigen	3. Gleis
Lengnau-Biel Mett	Automatisierung
Derendingen-Inkwil	Ausbaustrecke (ABS)
Mattstetten-Rothrist	Neubaustrecke (NBS)
Rothrist-Zofingen	Wiederinbetriebnahme der Schleife
Basel SBB	Anpassung der Perronanlage, 1. Etappe
Basel-Muttenz	3. Gleis
Muttenz-Liestal	Adlertunnel
Olten	Bahnhofsausbau 3. und 4. Gleis nach Dulliken
Gütsch-Luzern	Tunnelanpassung
Aarau	Bahnhofsausbau + 2. Stadttunnel
Aarau-Rupperswil	2. Doppelspur
Zug	Bahnhofsausbau
Zug-Cham	Doppelspur
Rotkreuz-Rotsee	Ausbau auf Doppelspur
Zürich HB	neues Unterwerk
Zürich HB	Leistungssteigerung Halle-Langstraße-Altstetten
Dietikon-Killwangen-Spreitenbach	2. Doppelspur, Anpassungen 2-Minuten-Zugfolgezeit
Zürich HB-Thalwil	2. Doppelspur
Kemptthal-Winterthur	3. Gleis
Goldach-Mörschwil	Ausbau auf Doppelspur
Bad-Ragaz-Landquart	Ausbau auf Doppelspur und Ausbau Landquart

Das neue S-Bahn-System der Schweiz



Grafik: SBB



Rund 130 Kilometer Gleis entstehen: Verschweißen eines Schienenstücks auf der neuen Doppelspur Vielbringen – Tägertschi am 29. Juni 2004.



340 000 Tonnen Schotter für die 45 Kilometer lange Neubaustrecke Mattstetten – Rothrist müssen eingebracht werden.

Flirt von Stadler auf den S-Bahnen von Zug und Basel in Erscheinung, während die S-Bahn Bern prominent von den gelb-silbernen Niederflur-Nahverkehrszügen (NINA) der BLS und den von der Bahngesellschaft Regionalverkehr Mittelland (RM) zu übernehmenden Gelenktriebwagen (GTW) gekennzeichnet sein wird. Die RM wird 2005 auf Regierungsgeheiß mit der BLS fusionieren, das heißt, in dieser aufgehen.

Im IC-Verkehr bilden die modernisierten Einheitswagen EW IV, lokbespannt und verpendelt, die Basisflotte mit einem Angebot zwischen 600 und 1000 Sitzplätzen. Auf Strecken mit großer Nachfrage wie Genf – St. Gallen, Zürich – Luzern, Basel – Zürich bieten die mit Re460 pendelnden Intercity-Doppelstockzüge (IC2000) bis zu 1400 Sitzplätze an. Und schließlich sorgen auf der Jurasüdfußlinie Intercity-Neigezüge (ICN) im Doppelpack mit 960 Sitzplätzen kurvenschnell für die Einhaltung des Fahrplans.

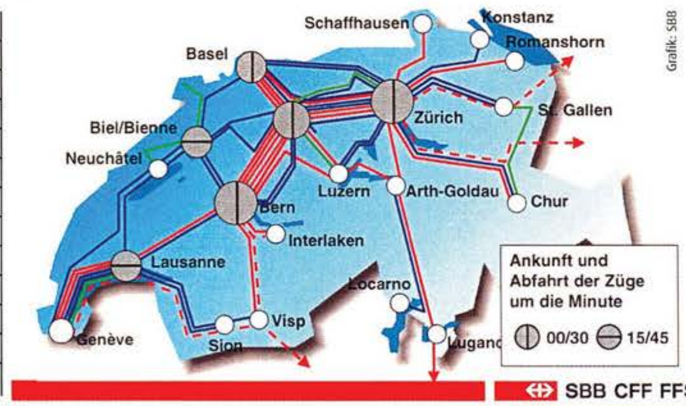
Diverse Bahn-2000-Projekte wurden schon ab 1997 wirksam: Mit dem Bahnhofsumbau Aarau samt neuem Stadttunnel sowie der zweiten Dop-



Der Verkehr nach Mitternacht ruht weitgehend. Nur wenige Nachtstunden verbleiben den Gleisbauern am 15. Juli 2004 für den Weicheneinbau im Wylerfeld bei Bern, bis die ersten Morgenzüge anbrausen.

Fahrzeitverkürzungen

Strecke	Neu	Bisher	Fahrzeitgewinn
Bern – Zürich	0:58	1:09	11 min
Bern – Basel	0:55	1:07	12 min
Zürich – Chur	1:13	1:32	19 min
Zürich – Biel	1:09	1:27	18 min
Zürich – St. Gallen	1:05	1:11	6 min
Genf – Basel	2:42	2:48	6 min
Genf – Biel	1:28	1:31	3 min
Genf – Zürich	2:43	3:09	26 min
Genf – Romanshorn	4:06	4:24	18 min
Genf – Chur	4:05	4:46	41 min
Genf Flughfn. – Luzern	2:55	3:29	34 min
Genf Flughfn. – St. Gallen	3:59	4:29	30 min

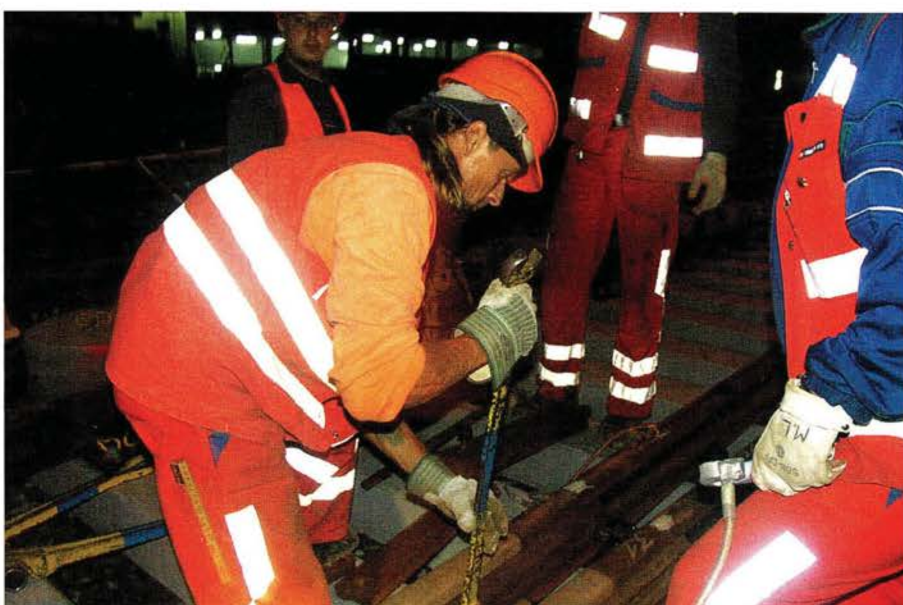


Grafik: SBB

pelspurstrecke nach Rupperswil wurde ein Nadelöhr beseitigt. Erstmals standen IC-Doppelstockwagen im Einsatz und erste Halbstundentakte wurden eingeführt (Bern – Zürich, Bern – Fribourg, Zürich – St. Gallen und Lausanne – Sion). 1999 war der Gütschtunnel bei Luzern für die Doppelstockwagen passierbar und die Linie Zürich-Luzern für den Halbstundentakt bereit. Seit 2001 lassen begradigte und auf Doppelspur ausgebaute Abschnitte entlang des Neuenburgersees die Westschweiz Bahn-2000-Luft schnuppern und auf der Jurasüdfußlinie werden Intercity-Neigezüge fahrplanmäßig eingesetzt. Seit Juni 2003 ist mit dem ersten Teil des Zimmerbergtunnels eine zweite Doppelspur zwischen Zürich und Thalwil eingerichtet.

Auf drei Großbaustellen wurde im Herbst 2004 noch intensiv gearbeitet: Im Nervenzentrum Hauptbahnhof Zürich, wo täglich über 1400 Züge und rund 340000 Fahrgäste ein- und ausgehen werden, an der Westerweiterung im Bahnhof Bern, wo mit der Erneuerung der S-Bahn Bern an die 900 Züge durchgeschleust werden müssen und mit etwa 100000 Fahrgästen gerechnet wird, und schließlich auf drei Doppelspurinseln zwischen Worb und Emmenmatt, Teil einer verspätungsanfälligen S-Bahnstrecke.

Insgesamt wurden an die 160 Kilometer neues Gleis in Form von Ausbauten auf Doppel, Drei- und Vierspur-Betrieb verlegt und auf 37 SBB-Bahnhöfen die Gleisanlagen neu- oder umgebaut sowie die Bahnsteige verlängert und erhöht. Brücken wurden für Doppelstockwagen passierbar gemacht und Signaldistanzen verkürzt. Allein 150 Millionen Franken erforderten die Investitionen in eine bessere Energieversorgung. Das zentrale Stück von →



Kaum liegt die Weiche im Schotterbett, machen sich die Gleisbauer am 15. Juli 2004 mit schwerem Werkzeug an die Arbeit.



Weichen werden vorfabriziert und auf sogenannten Euro-Switch-Wagen „just in time“ aus dem Montagewerk in Härkingen angeliefert.



Eine Neubaustrecke, viele moderne Fahrzeuge und ein optimierter Fahrplan

Bahn 2000 ist jedoch die Neubaustrecke (NBS) zwischen Mattstetten und Rothrist, mit der in Wanzwil in der Nähe von Herzogenbuchsee abzweigenden, zehn Kilometer langen, einspurigen Ausbaustrecke (ABS) nach Solothurn. Die NBS verläuft als 45 Kilometer langes Band durch 35 Gemeinden, tangiert Grundeigentum von 550 Parteien, unter- oder überquert 17 Straßen und sieben Bahnlinien. Drei Wildpassagen verbinden die Lebensräume der Tiere. Die Firma Zschocke Locher als Totalunternehmerin verlegte insgesamt 340 000 Tonnen Schotter, 123 000 Schwellen und 185 Kilometer Schienen. 1100 Masten mit 355 Kilometern Fahrleitungsdraht sowie 450 Kilometer Kabel zum Steuern der 210 Signale ergänzen die Ausrüstung. Am 30. April 2004 wurde das letzte Schienenstück der 1,6 Milliarden Franken teuren NBS von Mattstetten nach Rothrist nach siebenjähriger Bauzeit im Beisein der Baufirma Zschocke Locher und der Vertreter der Regierungen der Kantone Bern und Solothurn mit acht goldfarbenen Schrauben fixiert, in Anlehnung an einen ähnlichen Event im Jahre 1869, als bei Promontory in der Nähe von Salt Lake City sich die Bahngesellschaften Union Pacific und Central Pacific zur transkontinentalen Verbindung zusammenschlossen. Zur Erreichung der Betriebsbewilligung waren 3500 Testfahrten nötig und über 1400 Auflagen zu erfüllen.

Im Önzbergwald bei Wanzwil befindet sich das spektakuläre Bauwerk der kreuzungsfreien Verknüpfung der doppelspurigen Neubaustrecke mit der einspurigen Linie nach Solothurn. Drei Hochgeschwindigkeitsweichen, jede 164 Meter lang, die Zungen achtfach, das bewegliche Herzstück dreifach verriegelt, sind die einzigen auf der ganzen Neubaustrecke. Die Neubaustrecke ist für eine Reisegeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt. Da bei dieser Geschwindigkeit konventionelle Signale vom Lokführer nicht mehr zuverlässig gelesen werden können, plante man von Anfang an die Führerstandssignalisation durch das „European Train Control System ETCS level 2". Seit langer Zeit forciert die EU die Entwicklung eines gemeinsamen europäischen Systems, mit welchem die heute außerordentlich differenzierte Systemlandschaft vereinheitlicht werden soll. Der Oberbegriff für das neue, interoperale System heißt European Rail Traffic Management System ERTMS und enthält zwei Elemente, Global Services of Mobile Communication Railways GSM-R für sämtliche Übermittlungsanwendungen sowie ETCS zur Zugsicherung. Mit GSM-R wird das heute analoge Funksystem abgelöst. Es verbreitet sich in Europa schnell und hat seine Tauglichkeit bewiesen. Beim ETCS allerdings wurde die SBB unfreiwillig in die Rolle des „First Movers" gedrängt. Anders als die DB AG (mit LZB) und die SNCF (mit TVM) verfügt die SBB über kein originäres System für hohe Geschwindigkeiten und setzt daher auf das von der EU und der gesamten Eisenbahnindustrie forcierte System. Nach anfänglich großen Schwierigkeiten konnte ein Pilotbetrieb zwischen Zofingen und Sempach auf einen hohen Zuverlässigkeitsgrad gebracht werden. Dieses System ist jedoch durch die heute geltende Norm bereits überholt. Erschwerend kommt dazu, dass wesentliche Bereiche des Systems durch die Industrie nicht standardisiert werden.

Bald zeigte sich, dass in Folge verspäteter Ablieferung der neuen ETCS-Komponenten durch die Industrie so-



Einer der zahlreichen Testzüge am 10. Juni 2004 mit drei Re482, zwei Re460, zwei EW-IV-Wagen und einem BT-Steuerwagen bei Bützberg.

Führerstandssignalisierung



Verzweigungsstelle von Wanzwil, 14. Juli 2004.

Die Zugfahrstraßen werden im Stellwerk nach bisherigen Regeln eingestellt und verschlossen. Statt der Übermittlung eines Fahrbegriffs an Außensignale werden die Fahrstraßenzustände der Streckenzentrale übermittelt, welche die charakteristischen Daten über die Gleistopologie und die Fahrstraßen sowie die in ihrem Bereich angemeldeten Züge verwaltet. Im Gleis montierte Eurobalisen ermitteln die genaue Position und Fahrtrichtung des Zuges. Die jeweiligen Zugdaten und das entsprechende Geschwindigkeitsprofil werden errechnet und über den GSM-R-Datenfunk auf den Zug übermittelt. Jeder Zug meldet sich vor der Einfahrt auf die ETCS-Strecke bei der Streckenzentrale und erhält die entsprechende Fahrerlaubnis im Führerstand angezeigt. Ersichtlich sind unter anderen die erlaubte Geschwindigkeit, die Länge des eingestellten Fahrweges und Angaben über die Strecke wie Neigungen, Schutzstrecken und Bahnhöfe. Das System überwacht laufend die Geschwindigkeit, warnt den Lokführer bei Überschreitungen und leitet notfalls eine automatische Bremsung ein.

Zürich: Nur noch 58 Minuten waren diese aus Bern kommenden Passagiere unterwegs. Elf Minuten Fahrtzeit sparen sie, seit Bahn 2000 läuft.



Fotos (16): Armin Schmutz

wie der aufwendigen Umrüstungsarbeiten beim Rollmaterial ETCS nicht termingerecht zur Verfügung stehen würde. Auch die Software ist noch nicht einsatzreif. Als Konsequenz wurde die Neubaustrecke in aller Eile zusätzlich mit konventionellen Signalen ausgerüstet. Das bedeutet, dass ab 12. Dezember 2004 auf der Neubaustrecke vorerst nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gefahren werden darf. Dadurch erhöht sich die Fahrzeit zwischen Bern und Zürich von 56 auf 58 Minuten, gerade noch tragbar, um die Anschlüsse in den Knoten einhalten zu können. Spätestens Ende 2006 soll ETCS funktionieren.

Rund 120 Millionen Kilometer, entsprechend dem 3000-fachen Erdumfang, werden die SBB-Personenzüge im Jahr 2005 zurücklegen. Dabei dürfen allfällige Verspätungen nicht größer als drei Minuten sein, ansonsten wird die Stabilität des Taktfahrplanes gefährdet. Ob alles rund läuft, beobachtet eine spezielle Organisationsstelle der SBB. Der Start am 12. Dezember klappte jedenfalls beinahe reibungslos.

Armin Schmutz/al



Foto: Brüggemann

In edlem Silbergrau präsentiert sich der neue Luxus-Zug am 30. Juni 1999, einen Monat vorm regulären Start, in Hamburg-Altona der Presse. Mit schiebender 101 131-1 passiert der Metropolitan den Haltepunkt Gelsenkirchen-Rotthausen (unten).



Foto: Hajt

Keine fünfeinhalb Jahre währte die Verfallszeit: Der Luxus-Zug Metropolitan verwöhnte zwar den Fahrgast, aber der erhoffte Geldregen erwies sich als Illusion.

1031 ENDET HIER

„Wir sind alle sehr, sehr traurig!" Schabnam Taheri fährt an diesem kalten und trüben Freitagmorgen, dem 10. Dezember 2004, zum allerletzten Mal mit dem Metropolitan von Köln nach Hamburg. Die bildhübsche gebürtige Perserin gehört zum sechsköpfigen Kölner Service-Team, das heute im MET 1031 die Fahrgäste verwöhnt.

„Das Team, das ich betreue, ist für den gastronomischen Service zuständig, für die Ein- und Ausstiegsbetreuung an den Türen, für den Service im Zug sowie für die Abfertigung des Zuges", schildert Gruppenleiter Frank Lüben, verantwortlich für die insgesamt zwei dutzend Mitarbeiter und -arbeiterinnen, die abwechselnd im Metropolitan im Einsatz sind. Der gebürtige Schweriner ist seit zehn Jahren bei der Bahn und „seit dem ersten Tag auf dem MET".

Wie Lüben ist auch Birgitt Schwanbeck von der ersten Stunde am 1. August 1999 an dabei: „In den letzten zwei Wochen war jeder Tag für uns und unsere Stammgäste eine Abschiedsfeier", gewinnt sie dem MET-Aus noch eine positive Seite ab.

Abfahrt 6.18 Uhr in Köln, Soll-Ankunft in Hamburg 9.48 Uhr, Zwischenhalte in Düsseldorf und Essen: Aber schon im Essener Hauptbahnhof, wo ich am Gleis 4 zusteige, hat MET 1031 sechs Minuten Verspätung. Die dichte Zugfolge im Rhein-Ruhrgebiet und das Kölner Nadelöhr Hohenzollernbrücke fordern ihren Tribut. Sie verhinderten die ehrgeizigen Pläne, die Fahrzeit von der Dom- in die Hansestadt auf unter drei Stunden zu drücken, ein Grund, aber nicht der einzige, der zum Scheitern des Metropolitan und zu seiner Einstellung mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 führte.

Am Komfort und Service lag und liegt es nicht. Die Sieben-Wagen-Garnitur, wie Zuglok 101131-1 rein äußerlich in edlem Silbergrau gehalten, bestätigt im Inneren, was die Schale verspricht. Schweizer Birnbaumholz, gebürsteter Edelstahl, bequeme schwarze Sitze: In solchen 26,4-Meter-Wagen, gebaut von der Fahrzeugtechnik Dessau, Innenausbau durch Hellerau Dresden, darf man sich tatsächlich noch als gerngesehener Gast fühlen.

„Noch etwas Kaffee?" Schabnam Taheri unterbricht lächelnd die Betrachtungen zum stimmigen Ambiente, das natürlich seinen Preis hat: Ohne BahnCard kostet die einfache Fahrt in der ersten Klasse 119, in der zweiten, hier Traveller genannt, 79 Euro, nichtalkoholische Getränke inbegriffen.

Den Traveller, pro Zug zwei umgebaute MET-Waggons, gibt's erst seit 17. September 2001: Eingeständnis der DB AG und ihrer 100-prozentigen Tochter „Metropolitan Express Train", dass das Ursprungskonzept, sich auf Geschäftsreisende als Zielgruppe zu konzentrieren, nicht aufgegangen ist.

Die werktäglich vier Zugpaare, gestellt durch nur zwei 220 km/h schnelle Wendezuggarnituren, werden fortan auch von Städtetouristen angenommen. „Vor drei Jahren haben wir die schwarze Null erreicht, dann ging es los mit den Billigfliegern ab Februar vor zwei Jahren und da kam der große Knick", bedauert Frank Lüben.

Mit nur zwei Minuten Verspätung erreichen wir derweil Hamburg. Die lukrativen Tagesrandlagen des MET bedient ab Montag der ICE-Sprinter. Das MET-Rollmaterial wird sich als InterConnex-Verschnitt zwischen Düsseldorf und Berlin über Magdeburg wiederfinden. *Karlheinz Haucke*



Was bleibt, sind Erinnerungsstücke: Metropolitanische Tasse und Glas.

Foto: Frickel









Fotos (5): Haucke

Die Wehmut fährt mit beim Kölner Metropolitan-Team: Schabnam Taheri, Gruppenleiter Frank Lüben, Sören Heine, Birgitt Schwanbeck und auch Sylvia Schwanenberg (v. lks. n. r.) haben den Dienst im letzten regulären Luxus-Zug gern verrichtet.

Manfred Krause und Helmut Cieminski (v. lks.) aus Kaarst genießen die Zigarettenpause in der Cocktail-Bar. Sie freilich bleibt den Reisenden des strikt rauchfreien „Traveller" (r.), der zweiten Klasse, verwehrt.





Foto: Metropolitan Express Train GmbH





Zugzielanzeiger mit Symbolkraft: Der letzte morgendliche Metropolitan ist am 10. Dezember 2004 in Hamburg Hbf eingetroffen. Auf der Rückfahrt nach Köln ist im April 2003 diese Garnitur (lks.) bei Vehrte mit dem Steuerwagen voraus unterwegs.

Foto: Hubrich

Preisvorteil von ca. 15 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 42,20

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 57,20

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,89 pro Heft (ModellEisenBahner-*SPEZIAL* € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,80 Einzelverkauf.



- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video/die DVD „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 2,94.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 14,30 bezahlen.

WÄHLEN SIE EIN ABO-GESCHENK!

entweder...
VIDEO/DVD
„Anlagen-Meisterwerke"

Sie sind eine Augenweide für alle Altersklassen: Fein detaillierte Modellbahnanlagen, die mit realistischem Fahrbetrieb die große Eisenbahn in allen Epochen kunstvoll nachbilden. Das Video/die DVD entführt Sie in die heile Welt von 15 meisterhaft gestalteten Anlagen.



oder... **LEXIKON**
„Erfinder und Erfindungen"

Das berühmte Lexikon „Erfinder und Erfindungen" – ein 380 Seiten starker Nachdruck des längst vergriffenen Standardwerks. Von A wie „Abdampfstrahlpumpe" bis Z wie „Zweisystemlokomotive".



Widerrufsrecht: Sie können die Vereinbarung innerhalb einer Woche beim MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Die Frist endet 1 Woche nach Eingang dieser Karte. Das Begrüßungsgeschenk dürfen Sie in jedem Fall behalten.

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an: MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried

Unsere Abos

Kleines Jahres-Abo: 12 Hefte + 1 Sonderheft nur € 42,20
Großes Jahres-Abo: 12 Hefte + 3 Sonderhefte nur € 57,20

02/05

Ja, ich bestelle den MODELLEISENBAHNER
ab der ☐ aktuellen Ausgabe
☐ ab Heft ..../2005

für zunächst ein Jahr zum Jahrespreis von z. Zt. € 42,20 bzw. € 57,20. Die Preise für Schweiz, EU und übriges Ausland stehen im Impressum des aktuellen Hefts. Alle Versandkosten übernimmt der Verlag.

Als Begrüßungsgeschenk schicken Sie mir bitte
☐ das Lexikon „Erfinder und Erfindungen"
☐ das Video „Anlagen-Meisterwerke"
☐ die DVD „Anlagen-Meisterwerke"

Ich erkläre, dass ich den MODELLEISENBAHNER im letzten halben Jahr nicht abonniert hatte.

Bitte liefern Sie mir ein
☐ Kleines Abo
☐ Großes Abo

☐ Das Abonnement ist zum Verschenken. Deshalb gebe ich meine und die Geschenkadresse an.

Geburtsdatum |__|__|__|__|__|__|

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr. Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Ich verschenke ein MODELLEISENBAHNER-Abonnement an folgende Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ **Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten.** Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der Beendigung des Abonnements.

☐ **jährlich** ☐ **1/4-jährlich** **(nur bei Abbuchung des Großen Abos)**

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) **Bankleitzahl**

Bankinstitut

☐ **Durch Überweisung nach Erhalt der Jahresrechnung.**
Bitte keine Vorauszahlung! Unbedingt Rechnung abwarten!

Abo-Nr. (Wird vom Verlag ausgefüllt!):

Datum, 1. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Widerrufsrecht: Diesen Auftrag kann ich innerhalb 1 Woche nach Eingang dieser Bestellung beim MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag GmbH, Abonnenten-Service, Lessingstr. 20, D-88427 Bad Schussenried, schriftlich widerrufen. Rechtzeitiges Absenden genügt. Ich bestätige dies mit meiner 2. Unterschrift. Das Abonnement verlängert sich nur dann um ein Jahr, wenn es nicht 6 Wochen vor Ablauf gekündigt wird.

Datum, 2. Unterschrift des Abonnenten (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)

Die letzten LOWA-Reisezugwagen der DR fuhren auf der Strecke Aue – Blauenthal. Diese wurde zweimal stillgelegt, ein Kuriosum, geschuldet den Wirren der Nachwende-Zeit.

DER FORELLEN-EXPRESS





Sogar ein eigenes Zuglaufschild wurde für den „Forellen-Express" kreiert, Aue, am 10. Juli 1991 (o.). Nach getanem Dienst wurden alle Bgh-Wagen in Zwickau abgestellt. Am 10. Dezember 1993 harren sie der Verschrottung (l.).

Anfang Dezember 1990, die Ex-DDR war gerade zwei Monate zuvor der Bundesrepublik beigetreten, kam Unruhe auf im Erzgebirge: Die Deutsche Reichsbahn legte in einer Art Eilverfahren die Stichstrecke Aue – Blauenthal still. Am 7. Dezember fuhr der vorerst letzte Zug mit Lok 110 828, einem Dag-Gepäck- und drei Bghw-Sitzwagen.

Aber die DR hatte die neuen bundesdeutschen Vorschriften nicht beachtet, die vorsahen, dass Träger öffentlicher Belange (Gemeinden, Fachverbände) anzuhören sind. Die DR musste ab dem 2. Juni 1991 wieder Personenzüge zwischen Aue und Blauenthal einsetzen. Der Entscheid kam aber so kurzfristig, dass die Züge nicht mehr in den Sommerfahrplan 1991 aufgenommen werden konnten.

Die Auslastung der Züge, das muss fairerweise gesagt werden, ging schon in der DDR zurück. Mitte der 80er-Jahre etwa fuhren nur montags bis freitags Personenzüge. Als sich die Strecke ab 1992 unter der Nummer 524 wieder im Kursbuch befand, waren vier Zugpaare werktags und ein Zugpaar am Sonnabend zu finden; sonn- und feiertags fuhr nichts.

Zur selben Zeit baute man die DR-Strukturen passend zur Deutschen Bundesbahn (DB) um. Praktische Folge war, dass der Einsatz von Lokomotiven des Bw Aue und von Wagen des Bahnbetriebswagenwerkes (Bww) Zwickau sich mit fast jedem Fahrplanwechsel bis 1995 änderte. Die Wiedereröffnung von Aue nach Blauenthal begann mit der 118, der 1992 die 219 und 1993 die 202 folgten. Bei den Reisezugwagen vollzog sich ein ähnlicher Wandel: Nachdem die zweiachsigen Rekowagen bis 1989 ausgedient hatten, kamen zunächst Bghw auf die Strecke.

Zu den interessantesten Fahrzeugen des Bww Zwickau zählten lange die Neubauwagen der Gattung Bgh von LOWA (Lokomotiv- und Waggonbau, hier Werk Bautzen). In den 80er-Jahren waren 40 Wagen dieser Bauart in Zwickau beheimatet, die vor allem auf der Sachsenmagistrale Dresden – Plauen, aber auch in Richtung Leipzig und Aue im Einsatz waren. Zu Beginn der 90er-Jah- →

524 Chemnitz – Aue – Blauenthal — Alle Züge 2. Klasse ↓ **524**

km	Zug		8802	8800	8804	8806	8808	8810	8812	8814	8816	8818	8824	8820	8822	8826	8828	380[illegible]
					🚲1)	🚲	3	🚲	🚲		🚲	🚲	2 🚲			1 🚲		1
	Dresden Hbf	510						5 15	7 24		9 15				13 15	13 30	14 20	15 2[illegible]
	Chemnitz Hbf	o						6 29	8 38		10 29				14 29	15 16	15 38	16 4[illegible]
0	**Chemnitz Hbf**	91		Ⓐ3 44		Ⓐ5 33		7 02	9 05		10 41				14 41	Ⓐ15 23	16 06	Ⓐ16 47
2	Chemnitz Süd	91		3 47		5 39		7 11	9 08		10 45				14 44	15 26	16 09	16 50
6	Chemnitz-Reichenhain			3 53		5 44		7 16	9 14		10 50				14 50	15 32	16 15	|
7	Chemnitz-Erfenschlag			3 55		5 47		7 19	9 16		10 53				14 52	15 34	16 17	|
10	Einsiedel			4 01		5 53		7 32	9 22		10 59				14 58	15 40	16 23	|
13	Dittersdorf			4 07		5 59		7 38	9 34		11 05				15 03	15 46	16 29	|
17	Kemtau			4 15		6 06		7 45	9 41		11 12				15 11	15 53	16 36	|
19	Burkhardtsdorf			4 26		6 11		7 50	9 45		11 16				15 23	16 06	16 40	|
23	Meinersdorf (Erzgeb)			4 32		6 18		7 57	9 52		11 23				15 29	16 13	16 47	17 21
27	Thalheim (Erzgeb)			71 4 52		73 7 00		8 05	9 59	Ⓐ11 05	11 29	13 06			75 15 51	16 19	17 00	17 28
31	Dorfchemnitz (b. Zwönitz)			4 58		7 07		8 11	10 05	11 11	o	13 11			15 57	16 26	17 06	|
36	Zwönitz		Ⓐ4 09	72 5 20	6 16	7 18		8 23	10 17	11 23		13 23			16 08	16 37	17 18	17 45
42	Lößnitz ob Bf		4 18	5 29	6 31	7 27		8 32	10 26	11 32		13 32			16 23	16 46	17 27	|
47	Lößnitz unt Bf		4 26	5 37	6 39	7 35		8 40	10 34	11 40		13 40			16 31	16 54	|	18 01
51	**Aue (Sachs)** 3	535 o	Ⓐ4 34	5 45	6 47	Ⓐ7 43		8 48	10 42	Ⓐ11 48		13 48			16 39	17 02	17 43	Ⓐ18 09
	Aue (Sachs)			5 46			✕8 30						✕14 15	Ⓐ16 06		17 15		
59	Bockau (Erzgeb)			6 00			8 40						14 29	16 20		17 29		
63	**Blauenthal**	o		Ⓐ6 09			✕8 53						✕14 38	Ⓐ16 29		Ⓐ17 38		
																		Schwarzenberg

Jahresfahrplan 1992/93, bis zum Jahresende 1992 fuhr der „Forellen-Express" mit nur einem Bgh-Wagen.

Am 10. Juli 1991 verlässt P17626 mit Zuglok 119054 des Bw Aue den Bockauer Tunnel auf der Fahrt in Richtung Blauenthal.



re setzten neben Zwickau nur noch die Bww Magdeburg und Saalfeld solche Wagen ein.

In Zwickau wurden die Bgh-Mitteleinstiegwagen bis Mai 1991 durch modernere Wagengattungen abgelöst. Die nicht mehr benötigten zuletzt neun Fahrzeuge wurden auf dem Bahnhof Falkenstein abgestellt; um diese Zeit bestand eine Zuführungssperre für das Raw Delitzsch.

Der Einsatzbahnhof Aue des Bww Zwickau brauchte im Sommerfahrplan 1991 27 vierachsige Bghw-Wagen für seine Zugumläufe. Häufige Schäden und fehlende Ersatzteile führten indes zu einem Mangel an einsatzfähigen Wagen. Für das Personenzugpaar 17626/17627 (ab 1992 N 8820/8829), ohnehin aus Reservewagen gebildet, bestand oft ein Defizit. Zur Abhilfe beorderte die DR fünf der in Falkenstein abgestellten Bgh-Wagen nach Aue (siehe Kasten). Ab Juli 1991 lief ein Bgh im Planumlauf Aue – Blauenthal. Die vier anderen Wagen bildeten die Reserve für Sonderverkehre wie Fußballzüge.



Gestrichen aus dem Betriebsbestand, als VSE-Museumswagen Jahre später wieder auferstanden: Im Dezember 1993 sah es düster für den Wagen 14139-5 aus.



Fotos: Rainer Heinrich

Alle fünf Bgh waren die letzten bei der DR eingesetzten Wagen dieser Bauart. Entsprechend lieblos wurden sie gepflegt und gewartet. Um wenigstens drei Wagen betriebsfähig zu halten, wurden ab Ende 1991 die Wagen 14 099 und 14 309 als Ersatzteilspender verwendet.

Der Bedeutung dieses Zuglaufes entlang der Zwickauer Mulde entsprechend, mit ihrem klaren Wasser und fast unberührter Natur, wurde sogar ein eigenes Zuglaufschild kreiert: Der „Forellen-Express", meist ein Bgh mit einer 219 vorneweg, wurde für kurze Zeit zum Symbol des Reiseverkehrs auf der Strecke. Abschnittsweise war die Streckengeschwindigkeit wegen Oberbauschäden so niedrig, dass nicht mal die Umschaltung von Wagenbatterie auf Lichtmaschine erfolgte. Dieser Zuglauf 8820/8829 war der einzige eigene zwischen Aue und Blauenthal, die anderen vier werktäglichen Zugpaare wurden mit Umläufen anderer Routen durchgebunden.

Der „Forellen-Express" fuhr nicht lange. Zu Heiligabend 1992 fuhr er letztmals mit einem Bgh-Wagen (14139); die DR hatte angewiesen, im Nahverkehr keine Altbaufahrzeuge mehr einzusetzen. Am 15. Januar 1993 wurde für alle fünf Wagen die Ausmusterung verfügt. Mit der Gründung der DB AG am 1. Januar 1994 wurden Wagenwerkstatt und Bw in Aue geschlossen, was auch das Ende der Wagenbeheimatung in Aue bedeutete.

Die Zugpaare Aue – Blauenthal wurden fortan im Wagendurchlauf ab Chemnitz bedient. Sie wurden meist aus einer 202 mit Bghw-, später mit ehemaligen DR-Bom-Schnellzugwagen gebildet. Die Strecke selbst wurde vernachlässigt. Als im Frühjahr 1995 eine Stützmauer hinter Aue nach einem Hochwasser teilweise einstürzte, war das ein bequemer Anlass, den Personenverkehr für immer einzustellen. Am 22. September 1995 zog 202167 die Regionalbahn 8827 von Blauenthal nach Aue, das war der letzte Reisezug. Diesmal lief die Stilllegung, wenngleich politisch umstritten, formal aber korrekt ab.

Die fünf LOWA-Wagen blieben zunächst in Aue abgestellt. Am 10. Dezember 1993 wurden sie nach Delitzsch gefahren. Bis auf einen, der gerettet werden konnte (siehe Kasten), wurden alle anderen Wagen dort auch verschrottet.

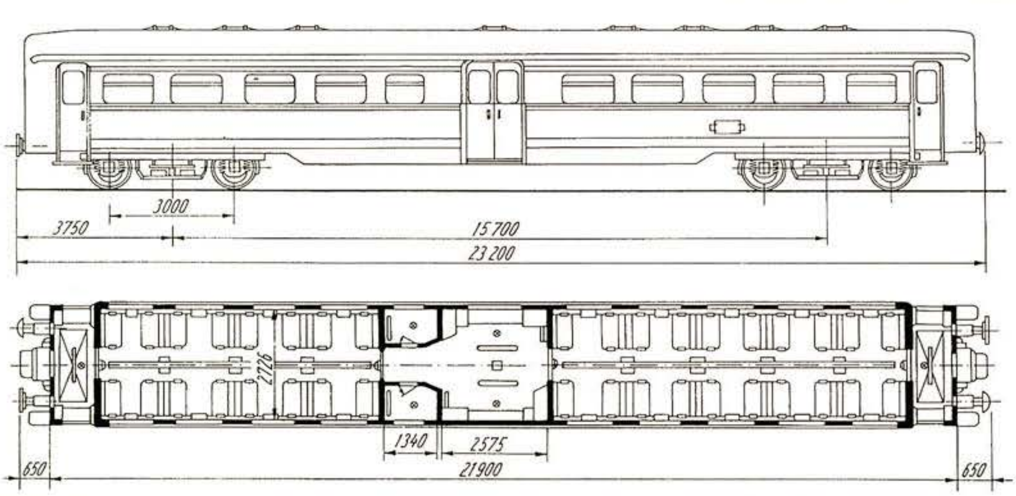
Rainer Heinrich/hb

Der erste Neubauwagen der DDR: C4üp-54

Ab 1954/55 entstanden vierachsige Neubauwagen mit Mitteleinstieg vorrangig für den Berufsverkehr. Sie erhielten die Gattungsbezeichnung C4üp-54, wurden nach Abschaffung der 3. in die 2. Klasse eingeordnet und ab 1968 als Gattung Bghe, später Bgh geführt. Die für 120 km/h ausgelegten Wagen fuhren auch in Schnellzügen. Ihre Nutzungsdauer war nach 1990 erreicht und überschritten. Die fünf 1991 nach Aue beorderten Wagen erhielten noch folgende Untersuchungen (verl. – Revision verlängert, ZU-Zwischen-Betriebs-Untersuchung):

	Letzte Revision	ZU (in Aue)
50 50 29-14 099-4	08.03.1990, Delitzsch	19.07.1991
50 50 29-14 139-5	24.09.1991, Aue (verl.)	23.11.1992
50 50 29-14 304-5	02.06.1992, Aue (verl.)	24.11.1992
50 50 29-14 309-4	29.10.1990, Delitzsch	27.08.1991
50 50 29-14 314-4	26.03.1992, Aue (verl.)	25.11.1992

Dem Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde (VSE) ist es zu danken, dass aus dem Bestand der letzten Bgh-Wagen ein Fahrzeug erhalten blieb. Der VSE erwarb 1994 den schon in Delitzsch abgestellten Wagen 14139-5. Er wurde grundlegend erneuert und innen im Stil der 70er-Jahre hergerichtet. Technisch ist er auf dem aktuellen Stand, verfügt über KE-Bremse, Türblockiereinrichtung und UIC-Zugbeschallung. Am 9. April 2000 wurde der nunmehrige 50 80 02-11 409-0 mit einem Sonderzug zum VSE-Museum nach Schwarzenberg (Erzgebirge) überführt und ist seitdem Bestandteil bei VSE-Sonderfahrten.



An MEB-Verlag, „Leserbriefe"
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Niederfrequenz

Betr.: Bahnpost „Konstantes Licht", Heft 12/2004

Der Autor bedauert, dass es für Analoganlagen keine Generatoren für eine fahrspannungsunabhängige Zugbeleuchtung im Handel zu kaufen gibt. Vor vielen, vielen Jahren hatte der MODELLEISENBAHNER eine Bauanleitung für einen NF-Generator veröffentlicht. Ich hatte diesen NF-Generator sechsmal nachgebaut. Alle sechs Generatoren funktionierten sofort auf Anhieb. Der Nachbau war absolut unkritisch und leicht nachzuvollziehen. Es gab keinerlei Anschwingprobleme. Ich hatte allerdings kleinere Verbesserungen vorgesehen. Vielleicht können Sie auf diese Bauanleitung verweisen. Vielen Analogbahnern könnte geholfen werden.

Karl-Hans Vollrath, 04249 Leipzig

Anmerkung der Redaktion: Die von Diplom-Ingenieur Karl-Hans Vollrath angesprochene Bauanleitung zu einem Niederfrequenz-Generator für fahrspannungsunabhängige Fahrzeugbeleuchtung erschien im Dezember-Heft 1965, S. 362 ff. Ingenieur Claus Dahl beschrieb eine transistorisierte Schaltung, die auf der Überlagerung der Fahr-Gleich- durch eine Niederfrequenz-Wechselspannung, über Kondensatoren in den Fahrzeugen ausgekoppelt und den Lämpchen zugeführt, beruht.

Wiedereröffnung

Betrifft: „Wir bauen auf, wir reißen nieder", Heft 1/2005

Wenn anderswo demontiert wird, freut man sich über die „Neueröffnung" kleiner Strecken. So ist es mit der Neun-Kilometer-Normalspurstrecke zwischen Rövershagen und dem Ostseeheilbad Graal-Müritz. Am 1. Juli 2005 besteht sie 80 Jahre.

Klaus Döhler, 18181 Graal-Müritz

Ersatz für E60C

Betrifft: „Vorsicht, Hochspannung!", Heft 1/2005

Als großer Fan von amerikanischen Elektroloks war ich über Ihren Beitrag sehr erfreut. Der Artikel enthält sehr viele gut recherchierte Informationen. Bitte erlauben Sie mir einige wenige Ergänzungen. Die Black Mesa and Lake Powell Railroad setzt in letzter Zeit zumeist vier Loks der Reihe E60C vor ihren Zügen ein. Eine Lok wurde als Reserve vorgehalten, die sechste dient seit mehreren Jahren als Ersatzteilspender. Inzwischen hat sich die Bahn nach Ersatz umgesehen und erwarb acht praktisch nagelneue E60C-2, die für Mexiko vorgesehen, dort aber nie im Einsatz waren. Die sieben Loks der Reihe GF6C der British Columbia RR waren seit Betriebseinstellung im Jahre 2000 abgestellt und standen zum Verkauf. Anfang 2004 wurden sechs Maschinen verschrottet, die siebte ging an das Prince George Railway Museum. Zu guter Letzt schicke ich Ihnen ein Foto einer von mir nachgebauten E60C der BM & LP.

Michael Kreiser, E-Mail


Foto: Kreiser

Diese E60C der Black Mesa and Lake Powell Railroad entstand aus einem alten H0-Modell von Bachmann.

Zug-Bildung

Betrifft: „Main-Bummler", Heft 12/2004

Die Zugzusammenstellung zum Main-Bummler hat mir sehr gut gefallen. Vielleicht können sie das öfter bringen.

Walter Salmutter, 92363 Breitenbrunn

Humanistisch

Betrifft: Test „Ave Duplex", Heft 12/2004

Den Namen Thalys hält Ihr Autor für eine „eigene Wortschöpfung für diesen Zug ohne inhaltliche Bedeutung". Angesichts der Liebe der Franzosen zur humanistischen Bildung glaube ich das nicht. Die indoeuropäische Wurzel thal (blühen, sprossen) findet sich in etlichen Vokabeln des Altgriechischen: Thállein (grünen, blühen, sprießen), thálos (Sprössling, Nachkomme), thalysiás (Reise zum Erntefest). Das Wort thálys selbst ist ein ungebräuchliches Maskulinum zu thálea (Lebensfreude, Glücksfülle).

Harald Bettenbrock, 49082 Osnabrück

Aus und vorbei?

Betrifft: Zwangskündigung Abonnement

Nach mehr als 30 Jahren musste ich mein Abo leider kündigen, da ich in das Hartz-IV-Gesetz falle. Auch von meiner für mich schönen Anlage werde ich mich trennen müssen, um von dem Geld meinen Lebensunterhalt zu bestreiten. Sie wird ja als Vermögen und nicht als Hobby gewertet. Durch dieses Gesetz wird einem alles genommen, was ich mir im Laufe von 30 Jahren als Modelleisenbahner geschaffen habe. Die schönen Stunden, die ich in meinem in vielen Tagen umgebauten Keller verbracht habe, sind nun vorbei. Mit 54 Jahren bekomme ich auch keine Arbeit mehr, um mir eine neue Anlage aufzubauen. Ich hoffe, es geht nicht so vielen wie mir, die ihre Anlage verkaufen müssen, um über die Runden zu kommen. Der Redaktion danke ich für diese sehr gelungene Zeitschrift.

Klaus Engelmann, 15837 Mückendorf

Anmerkung der Redaktion: Da es sich hier um Einzelfallentscheidungen, etwa ob angemessener Hausrat oder verwertbarer Vermögensgegenstand, handelt, empfehlen wir dringend, gegen entsprechende Bescheide umgehend Widerspruch einzulegen.

Daten-Ergänzung

Betrifft: Testberichte allgemein, technische Angaben

Als 15-Jähriger habe ich Ende der 60er-Jahre mit Mühe ein Abonnement des MODELLEISENBAHNER erhalten (DDR-Realität) und bin seitdem ein begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift. Besonders die Breite der Artikel, die über Vorbildberichte aus Historie und Gegenwart bis hin zum Modellbau mit Testberichten und Basteltipps alles abdecken, überzeugt mich immer wieder. Da ich nun in der Lage bin, meinen lang gehegten Wunsch einer großen Modellbahnanlage zu erfüllen, bin ich besonders auf die Testberichte und Modellbautipps gespannt. Einen Wunsch zu den technischen Angaben hätte ich jedoch: Die Angabe des maximalen Motorstroms. Bis auf die Firma Mehano habe ich dazu bisher bei keinem weiteren Hersteller Angaben gefunden.

Albrecht Dyck, E-Mail

Bayerische Vierlinge

Die Schnellzugloks aus dem Freistaat waren allesamt hochelegante Konstruktionen. Der Bogen spannt sich von der alten S3/5 zur modernen 18.6.

Bayerische Schnellzug-Dampfloks, allen voran die berühmte S3/6, gelten als formschöne und leistungfähige Lokomotiven. Bei der S3/5 N und der parallel entwickelten S2/5 wurde erstmals bei deutschen Schnellzugloks ein kompletter Barrenrahmen eingebaut. Den vorderen Teil des Rahmens als Barrenrahmen auszuführen, verwirklichte August von Borries bereits bei der preußischen S5.1 mit De-Glehn-Triebwerk. Die Idee dazu stammt aus Nord-Amerika.

Bei Baldwin in Philadelphia hatten die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen (K.Bay.Sts.B.) 1899 zwei 1'D-Vierzylinder-Verbundloks zu Vergleichszwecken mit eigenen Loks gekauft. Der bei diesen Maschinen realisierte Barrenrahmen überzeugte die Bahnverwaltung durch die erheblich vereinfachte Wartung der beiden Innentriebwerke. In ihrer Leistung waren die Consolidations ihren bayerischen Kolleginnen der Reihe E I nicht überlegen, bezüglich der Laufruhe nicht einmal ebenbürtig.

Der Barrenrahmen ermöglichte bei den neuen Schnellzugloks erheblich niedrigere Rahmen als bei Loks mit Blechrahmen. Ein Gewichtsvorteil ist damit wegen der mehr als doppelt so großen Stärke aber nicht verbunden. Für Eisenbahnfans ergibt sich trotzdem der Eindruck einer feingliedrigen, fast zerbrechlichen Konstruktion von großer Eleganz. Dass sie keineswegs anfällig waren, bewiesen die S3/5 und S3/6 schon durch ihre mindestens vier Jahrzehnte währende Einsatzdauer.

Mit der 2'C-Maschine S3/5 begründete die Lokomotiv-Fabrik J. A. Maffei in München die typisch bayerische Formensprache mit niedrigem Rahmen, weitgehend glattem Kessel und der kegeligen Rauchkammertür, die viele spätere Konstruktionen auszeichnete.

Die bayerischen Strecken gelten mit ihren vielen Neigungswechseln, die ihnen vielerorts sogar den Charakter von Gebirgsbahnen geben, als sehr anspruchsvoll. Bereits während der Beschaffung der zwischenzeitlich in Heiß- statt in Nassdampfausführung gelieferten

Bauserien S3/6

Bauserie	K.Bay.Sts.B.-Nr.	ab DRG
S3/6	3601 - 3607	18 401 - 405
S3/6 a	3608 - 3617	18 406 - 415
S3/6 b		3618
S3/6 c	3619 - 3623	18 416 - 418
S3/6 d, e	3624 - 3641	18 441 - 458 *
S3/6 f	3642 - 3644	18 419 - 421
S3/6 g	341 - 350	18 425 - 434
S3/6 h	3645 - 3649	18 422 - 424
S3/6 i	3650 - 3679	18 461 - 478
S3/6 k	3680 - 3709	18 479 - 508
S3/6 l, m, n		18 509 - 530
S3/6 o		18 531 - 548
18.6		Umbauloks aus 18509 bis 18548 (mit Lücken)

* 2000-mm-Treibräder



S3/5 war klar, dass bei den gestiegenen Zuggewichten die Dreikuppler immer häufiger an ihre Grenzen stießen.

Darum erhielt Maffei im Frühjahr 1907 den Auftrag, eine Vierzylinder-Heißdampflok mit der Achsfolge 2'C1 zu entwickeln. Einer der Gründe war, dass bei der Lokomotiv-Fabrik eine solche Maschine in Form der Badischen IVf kurz vor der Auslieferung stand und bereits bei Versuchsfahrten überzeugt hatte. Mit geringfügig größeren Treibrädern und weiteren von der K.Bay.Sts.B. gewünschten Änderungen verließ im Juli 1908 die erste S3/6 die Werkshallen. Schon bei den ersten Versuchsfahrten zeigte sich, dass die S3/6 nicht nur ihre Vorgängerin S3/5, sondern auch ihre badische Basis- →

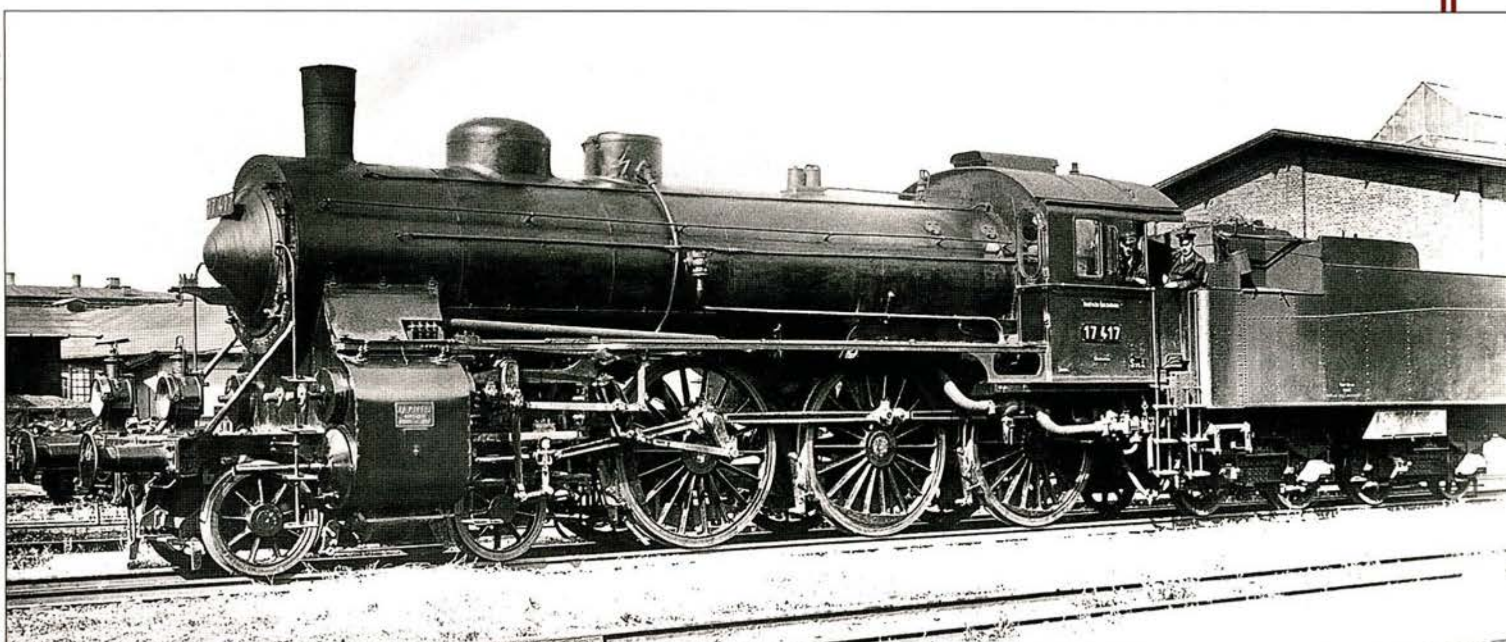
Bauserien S3/5

	K.Bay.Sts.B.-Nr.	DRG-Nr.
S3/5N	3301 - 3340*	17401 - 420
S3/5H	3341 - 3369	17502 - 524

* 3329 (später 17501) von Nass- auf Heißdampf umgebaut

Anmerkung: Nach dem Ersten Weltkrieg wurden 25 Loks als Reparationsleistung abgegeben.

Foto: H. Maey, Slg. Schulz



17417 gehörte zu den 20 von der DRG übernommenen Nassdampf-Maschinen. Sie wurde 1947 als eine der letzten ihrer Art ausgemustert.



Vorspann-Dienste aus S3/5 und S3/6 waren in Bayern in den 30er-Jahren an der Tagesordung. 17417 leistet 18478 Vorspann vor D82.

1934 trug 18507 bereits elektrische Laternen. Bei Heigenbrücken rollt sie mit dem hauptsächlich aus neuen Eilzugwagen gebildeten E270.



1956, ein Jahr nach der Eröffnung des neuen Heidelberger Hauptbahnhofs, fährt die brandneue 18628 mit D476 aus.





Ein Heizer schmiert 18537 ab. Die hochglänzenden Radreifen sprechen für einen erst kurz zurückliegenden Aw-Aufenthalt.

Konstruktion in der Leistungsfähigkeit übertraf. Die 1870 mm hohen Radsätze ermöglichten einserseits eine gute Beschleunigung, andererseits waren die Maschinen auch bei Geschwindigkeiten zwischen 80 und 100 km/h noch gute Futterverwerter. Bei schnellerer Fahrt stiegen sowohl Brennstoff-Verbrauch als auch die Schadenshäufigkeit an. Trotzdem beeindruckte die zu Versuchsfahrten herangezogene S3/6 3601 selbst bei Geschwindigkeiten um 135 km/h mit sehr guten Laufeigenschaften. Mit einem Sonderzug von München nach Salzburg ohne Halt erreichte die Maschine die Mozart-Stadt nach 1 Stunde und 55 Minuten. Vor Lokführer und Heizer, aber auch vor den Konstrukteuren der S3/6 muss man angesichts dieser Leistung den Hut ziehen. 95 Jahre später benötigt ein IC genau 30 Minuten weniger. Dass die zulässige Streckengeschwindigkeit heute durchgehend mehr als 120 km/h beträgt, sei nur nebenbei erwähnt. Um eine höhere Wirtschaftlichkeit vor schnellen Zügen zu erzielen, ließ die K.Bay.Sts.B. 18 Ma-

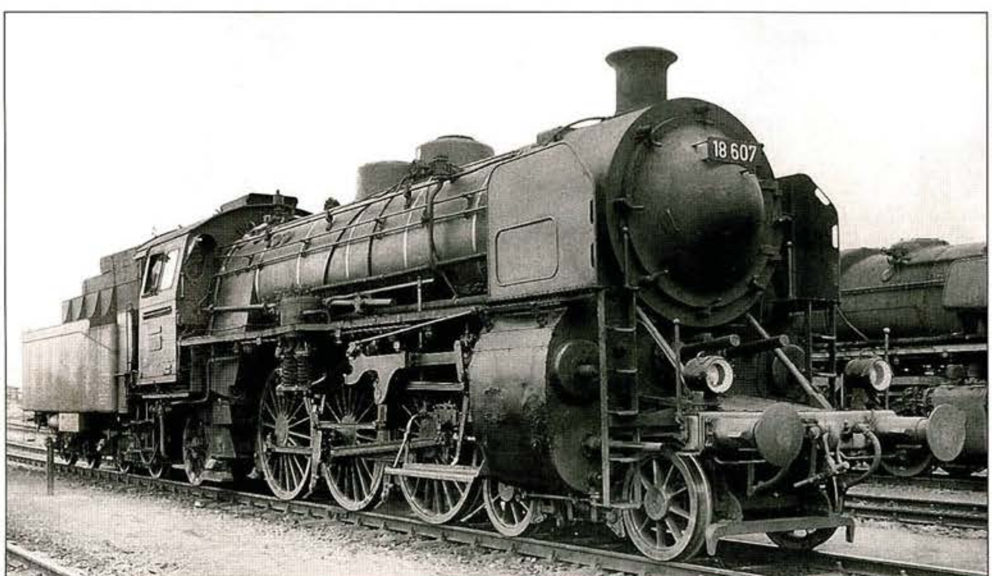
schinen mit zwei Meter hohen Treibrädern bauen. Diese als Hochhaxige bezeichneten Loks der Serien „d" und „e" kamen vorwiegend auf den weniger neigungsreichen Strecken zwischen Würzburg, Nürnberg und München zum Einsatz.

Die hohe Qualität der Konstruktion lässt sich auch an dem langen Beschaffungszeitraum der S3/6 von 22 Jahren ermessen, in dem die insgesamt 159 Maschinen in Dienst gestellt wurden. Interessanterweise führte man nach Erscheinen der ungefähr leistungsgleichen Einheitslok 03 nur Vergleichsfahrten mit S3/6 mit 1870-mm-Rädern durch, nicht aber mit den Hochhaxigen, die erheblich besser gepasst hätten. Grund könnte gewesen sein, dass die Zwei-Meter-S3/6 damals zumeist schon 18 Betriebsjahre auf dem Buckel hatten. In den Laufplänen waren beide Baureihen jedenfalls trotz des zum Teil erheblichen Altersunterschiedes gleichberechtigt einsetzbar. Als markanteste äußere Veränderung erhielten die S3/6 Windleitbleche und aus der Umrüstung auf elektrische Beleuchtung resultierende kleinere Lampen.

1950 kamen nach Ausmusterungen in den ersten Serien noch 86 Loks zur Deutschen Bundesbahn (DB). Da die DB nicht auf die größtenteils um die 20 Jahre Jahre alten Maschinen verzichten konnte, beauftragte sie die 1930 aus den Herstellern Krauss und J. A. Maffei hervorgegangenen Krauss-Maffei AG mit der Entwicklung eines Ersatzkessels. Eine Leistungssteigerung stand aber nicht im Lastenheft. Zum Umbau kamen zwischen 1953 und 1957 ausschließlich Maschinen mit 1870-mm-Treibrädern. Fachleute beklagten, dass der Pumpenträger am Kessel angeschweißt wurde, was zu Rissbildungen am Kessel führte. Darum reduzierte man den Kesseldruck von 16 auf 12 bar, was natürlich Leistungseinbußen zur Folge hatte. Obwohl die Loks nach anfänglichen Problemen die in sie gesetzten Erwartungen erfüllten, ist es im Nachhinein bedauerlich, dass aus Kostengründen die ins Auge gefasste Ausrüstung mit neuen Zylindern unterblieb. Mit solchen ausgestattet, wären die 18.6 bezüglich Leistung und Wirtschaftlichkeit den Einheitsloks mindestens ebenbürtig gewesen. Durch fortschreitende Elektrifizierung und mit der Beschaffung der Diesellok-Baureihen V 200 und V 160 wurden die Schnellzug-Stars in den Eil- und Personenzugdienst verdrängt. Dort konkurrierten sie mit den immer zahlreicher vertretenen modernen V 100. Bereits 1961 zog die DB ihre 18.6 in Lindau zusammen. Auf den hügeligen Allgäu-Strecken waren die Maschinen in ihrem Element. Trotzdem ereilte mit 18 622 bereits 1965 die letzte der kaum zehn Jahre alten Loks das Aus. Somit überlebten die letzten Neubaukessel-Loks die nicht aufgearbeiteten 18.5 um knapp ein Jahr. Wenige Exemplare der S3/6 blieben der Nachwelt erhalten. Die Erinnerung an ihre Vorgängerin S3/5 halten nur noch alte Fotografien lebendig. *Jochen Frickel*

Erhaltene S3/6

18451 Deutsches Museum München
18478 BEM Nördlingen
18505 DGEG-Museum Neustadt/Weinstr.
18508 Privat, Zürich
18528 Siemens Transportation Systems München-Allach
18612 DDM Neuenmarkt-Wirsberg



Fotos: Bellingrodt, Slg. Schulz

18 607 verkörpert die höchste Entwicklungsstufe bayerischer Schnellzugdampfloks. Noch glänzen die Kesselringe nahezu neuwertig.



Foto: P. Willen

18 605 fährt mit dem aus DB- und SBB-Wagen gebildeten Zug über den bekannten Damm in ihren Heimatbahnhof Lindau ein.

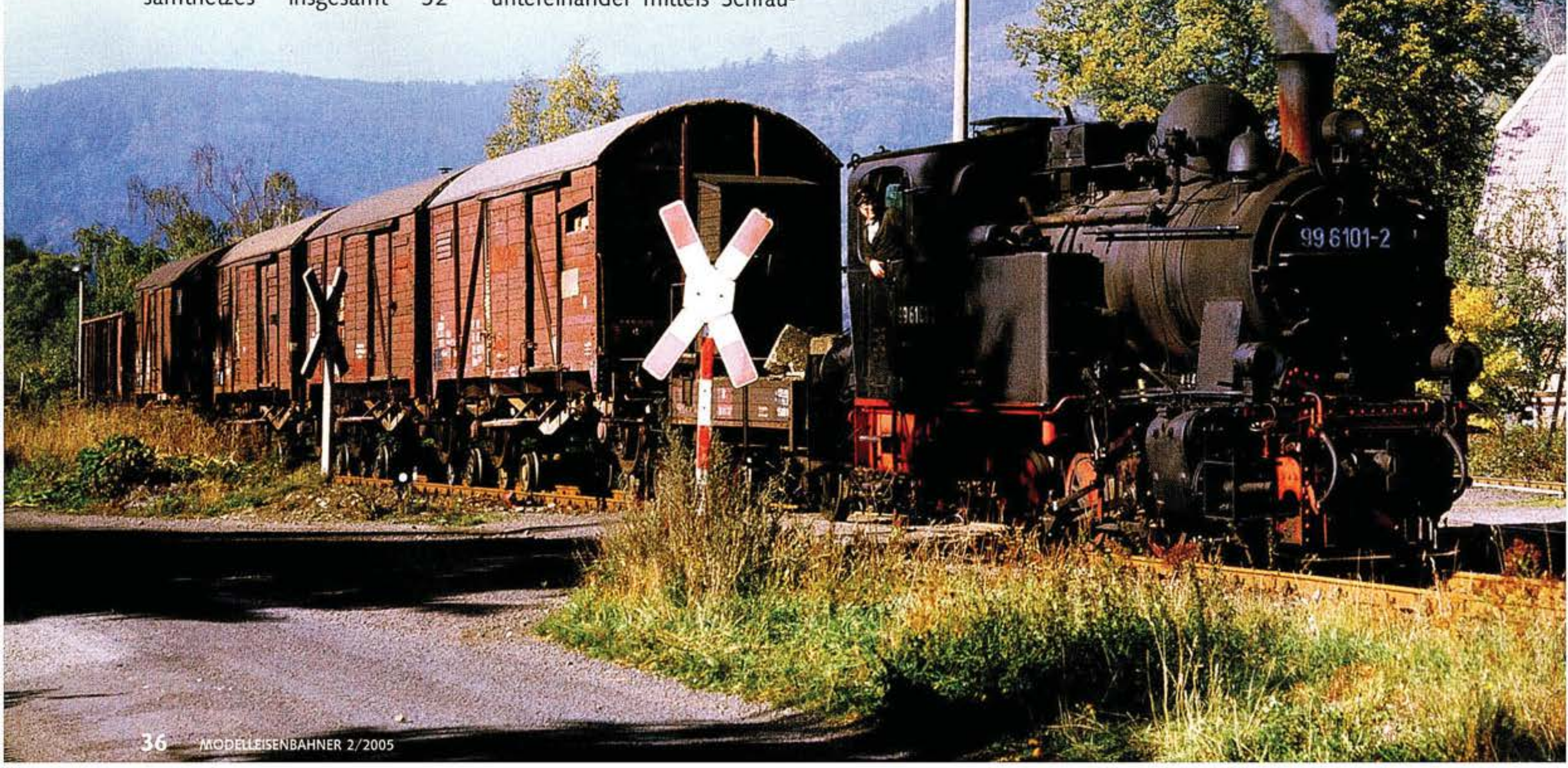
Kohle, Öl und Schokolade

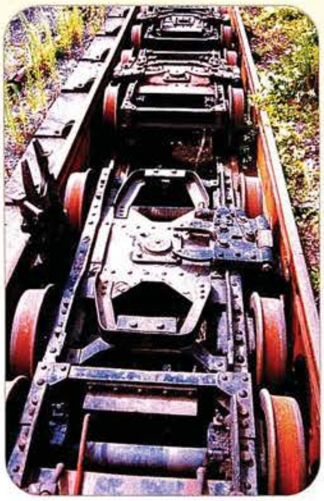
Die Harzquerbahn ist eine der bekanntesten deutschen Schmalspurbahnen – und sie war die letzte, bei der mit Rollböcken regelspurige Güterwagen transportiert wurden.

Schmalspurbahnen wie die meterspurige Harzquerbahn, anfangs betrieben von der „Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn" (NWE), hatten den Vorteil, dass sie sich mit kleinen Gleisradien viel besser an das Gelände anpassen konnten und in der Errichtung kostengünstiger waren als Regelspurbahnen. Reisende können umsteigen, aber bei Gütern gibt es einen Knick in der Transportkette: Entweder müssen sie zeitraubend und arbeitsintensiv umgeladen werden – oder sie werden mitsamt Wagen auf schmalspurige Rollfahrzeuge gehievt.

Der Rollbockverkehr stand bislang im Schatten, wenn von den Schmalspurbahnen im Harz berichtet wurde, doch geschah dies zu Unrecht. Die NWE hatte von Anfang an Rollböcke beschafft: Von 1897, als der erste Abschnitt Nordhausen – Ilfeld eröffnet wurde, bis 1899 zur Einweihung des Gesamtnetzes insgesamt 32 Stück. Die in Weimar hergestellten Fahrzeuge trugen die Betriebsnummern 501 bis 532. In den Jahren 1909 und 1916 kamen 16 und 24 weitere Rollböcke hinzu, diesmal in Görlitz gefertigt. Diese wurden mit NWE-Nummern ab 533 versehen. Allerdings musste die NWE 24 Stück an die Heeresfeldbahn abtreten. Nach dem Ersten Weltkrieg beschaffte sie daher weitere Rollböcke: 1922 zwölf, 1924 nochmal 22 und 1928 letztmals acht Exemplare.

Die Rollböcke wurden untereinander mittels Schraubenkupplung verbunden. Zwischen der Schmalspur-Zuglokomotive und der Rollbockeinheit sicherte in den Anfangsjahren des Betriebes ein Kuppelbaum die Verbindung. Ab 1922 setzte die NWE Zwischenwagen ein. Diese waren mit Rangierpersonal besetzt, dienten als Bremswagen (mittels Handbremse) und stellten gleichzeitig die Verbindung zwischen Schmalspurlok und Rollbockeinheit sicher. Um den Zug von beiden Enden her rangieren zu können, lief ein zweiter Zwischenwagen am Zugende. Das Bremsgewicht von 13 Tonnen erreichte man, indem die Zwischenwagen mit Zementblöcken beschwert wurden.





Rollbock-Bauarten: Görlitz mit den Aussparungen für die Trichterkupplung, Wismar mit Eckrahmen.

Ursprünglich verfügte die Harzquerbahn über sechs Zwischenwagen für Rollbockzüge. Sie hatten das Gattungszeichen Ord (offener Rangierdienstwagen) und trugen ab 1966 die Betriebsnummern 99-01-89 bis 99-01-94. Wagen 99-01-02 schied 1978 nach einem Rangierunfall aus. Die Wagen 99-01-90 und 99-01-94 hatten kein Bremserhaus. Außer 99-01-93 in Nordhausen waren alle anderen Ord in Wernigerode stationiert.

In seiner größten Ausdehnung war Rollbockverkehr zwischen Nordhausen-Nord und Eisfelder Talmühle sowie zwischen Wernigerode und Steinerne Renne möglich. Neben den öffentlichen Güterladestellen war eine Anzahl privater Anschlüsse zu bedienen.

Nach der Enteignung der NWE am 19. Januar 1949 wurde die Verwaltung der Harzbahnen am 1. April an die Deutsche Reichsbahn übertragen. Sie übernahm 64 Rollböcke aus dem Bestand der NWE und weitere acht von privaten Anschließern. Erst ab Mai 1962, als Rollwagen im Harznetz eingeführt wurden, konnten Normalspurgüterwagen durchgehend transportiert werden. Ein Betrieb mit Rollböcken über die steigungsreichen Abschnitte der Harzquerbahn war aus Sicherheitsgründen, insbesondere wegen der fehlenden Bremsausrüstung, nicht erlaubt.

Die ab 1949 nach der DR-Übernahme vorgesehene Nummernreihe, die noch 72 Rollböcke umfasste, war seit Mitte der 60er-Jahre stark dezimiert. Später, in den 70er- und 80er-Jahren, waren noch 33 Rollböcke erfasst. Nordhausen hatte 18 Rollböcke (neun Paare) und Wernigerode 14 (sieben Paare). Vierzehn von der DR zuletzt eingesetzte Rollböcke trugen das Fabrikschild „Aktiengesellschaft für Eisenbahnmaterialien zu Görlitz", Baujahr 1916. Sie hatten eine Trichterkupplung an der Stirnseite der Querrahmen, womit die einzelnen Fahrzeuge mittels Kuppeleisen untereinander gekuppelt und in diesem Verband rangiert →



Fotos: Rainer Heinrich

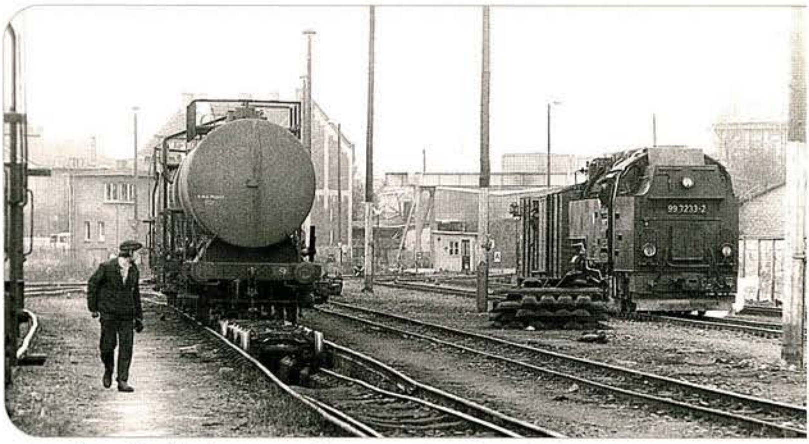
Im März 1979 holte 99 0245 leere Kesselwagen aus dem Minol-Tanklager 2 in Nordhausen. Rechts im Bild der Anschluss zum Minolwerk 1.



Auch die Diesellok 199 301, Versuchsträger für eine Exportreihe, setzte man vor Rollbockzügen ein. Hier wartete sie 1982 in Hasselfelde.



1972 gab es noch die Verbindungskurve zum Bahnhof Westerntor. Der Rollbockzug wird geschoben, dazu zieht 99 6101 einen Rollwagen.



Bei der Rollbockanlage in Nordhausen-Nord senkte sich das Meterspurgleis allmählich unter die Schienen im Normalspurabstand hinab.





25. Juni 1972, im Umladebahnhof Wernigerode: 99 6101 steht abfahrbereit nach Hasserode, links erkennt man die Rollwagenanlage von 1962.

werden konnten. Die übrigen Rollböcke, hergestellt von der Waggonfabrik Wismar, hatten an den Stirnseiten einen geschlossenen Rahmen, entsprachen in ihren Hauptabmessungen aber weitgehend den Rollböcken aus Görlitz.

Betriebs-Nummer	Baujahr	Bauart	letzte Untersuchung	letzter Standort	Verbleib
99-01-09	1922	Wismar	-	Nordhausen	-
99-01-10	1916	Görlitz	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-11	-	Görlitz	-	-	Hasselfelde
99-01-12	1916	Görlitz	-	Wernigerode	-
99-01-13	1916	Görlitz	-	Nordhausen	-
99-01-17	1916	Görlitz	26.03.97	Wernigerode	Radebeul
99-01-19	1916	Görlitz	06.02.92	Wernigerode	Benneckenstein
99-01-21	1916	Görlitz	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-22	1916	Görlitz	-	-	Hasselfelde
99-01-24	1916	Görlitz	06.02.92	Wernigerode	-
99-01-26	1913	Görlitz	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-29	1916	Görlitz	24.03.99	Wernigerode	-
99-01-30	1924	Wismar	24.03.99	Wernigerode	-
99-01-33	1922	Wismar	08.01.01	Wernigerode	-
99-01-34	1922	Wismar	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-35	1916	Görlitz	26.03.97	Wernigerode	Radebeul
99-01-40	-	Wismar	-	Nordhausen	-
99-01-41	1924	Wismar	-	Nordhausen	-
99-01-42	1928	Wismar	16.10.85	Nordhausen	-
99-01-44	1924	Wismar	-	Nordhausen	-
99-01-45	1922	Wismar	08.03.01	Wernigerode	-
99-01-46	1928	Wismar	16.10.85	Nordhausen	-
99-01-47	1916	Görlitz	-	Nordhausen	-
99-01-48	1924	Wismar	08.03.01	Wernigerode	-
99-01-52	-	Wismar	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-57	-	Wismar	-	-	Hasselfelde
99-01-58	1928	Wismar	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-63	-	Wismar	-	Wernigerode	-
99-01-64	1928	Wismar	-	-	Heinsdorf
99-01-65	1922	Wismar	26.03.97	Wernigerode	-
99-01-67	1924	Wismar	-	-	Benneckenstein
99-01-68	1924	Wismar	-	Nordhausen	-

Mit den Rollwagen ging der Einsatz der Rollböcke zurück und blieb zum Ende hin nur auf wenige Anschlussgleise im Bahnhof Nordhausen-Nord und im Stadtgebiet von Wernigerode beschränkt. Das waren die Anschlüsse zur BGH Bauhandwerk (ehemals Firma Wilhelm Tolle, Baumaterialien), zum Minol-Tanklager 1 (ehemals Gasolin) und zum Minol-Tanklager 2 in Nordhausen-Nord.

In Wernigerode wurde zwischen Hasserode und Westerntor am Kilometer 58,5 eine Niederlassung der Heidenauer Papierfabrik bedient, wobei hier die Wagen nur in der Fahrtrichtung Hasserode – Westerntor zugeführt werden konnten. Hinzu kamen drei Anschlüsse im Bahnhof Wernigerode-Hasserode: Zu den Vereinigten Harzer Sägewerken, ehemals Firma Niewerth, wo Euro-Flachpaletten gefertigt wurden, zum Kohlehandel Adolf Knieger (mit nur zwei Wagen fassendem Gleis) und zur Argenta-Schokoladenfabrik.

Während das kurze Anschlussgleis wegen Aufgabe des Kohlehandels Knieger 1964 zurückgebaut wurde, blieben die anderen beiden noch bis Sommer 1991 in Betrieb. Um in den Anschluss des Sägewerkes zu gelangen, musste ab Hasserode noch ein Stück Streckengleis in Richtung Steinerne Renne genutzt werden. Erst nach Umfahrung des Bahnhofs Hasserode wurden die aufgebock-ten Güterwagen in den Anschluss geschoben.

Am bekanntes-ten war der Rollbockverkehr in Wernigerode. Dort stellten die Tenderlok 99 6101 und die Diesellok 199 301 einen Kontrast zu den bulligen Neubaudampf-loks dar und gehörten über Jahrzehnte zum Erscheinungsbild. Seltener war 99 6102 in Wernigerode zu sehen, sie diente in der Regel als Betriebsreserve auf der Selketalbahn. Vom Umladebahnhof Wernigerode fuhren in den 70er- und 80er-Jahren täglich zwei Rollbock-züge als Übergabe von Wernigerode-Westerntor, dem Betriebsmittelpunkt der Harzquerbahn,



Die Rollbockgrube in Wernigerode: Vorne am Knick setzten die Regelspurwagen abrupt auf.

zum 4,3 Kilometer entfernten Wernigerode-Hasserode. Bei Bedarf wurde auch nachts gefahren.

Der Umladebahnhof in Wernigerode lag etwa 500 Meter vom schmalspurigen Teil des Hauptbahnhofes entfernt, gegenüber dem Haltepunkt Elmo-Werk in Richtung Ilsenburg. Ursprünglich fuhren die aufgebockten Züge über eine Verbindungskurve direkt zum Bahnhof Westerntor – als Rangierfahrt. Wegen des zunehmenden Straßenverkehrs und

Von Anfang an: Rollbockverkehr auf der Harzquerbahn

der nur von Hand zu sichernden Kreuzung Waldhofstraße fuhren ab dem 14. September 1975 alle Rollbockzüge über den Hauptbahnhof. Dort mussten sie zwar Kopf machen, konnten aber die gesicherte Strecke der Harzquerbahn-Regelzüge nutzen.

Die Rollbockanlage in Wernigerode unterschied sich von jener in Nordhausen. Erstere war 75 Meter lang. Das oben liegende Normalspurgleis machte am Ende der Grube einen starken Knick auf das Niveau der Schmalspurgleise; erst hier setzten die Achsen der normalspurigen Güterwagen auf die Rollböcke auf. Anders in Nordhausen: Dort führte das Schmalspurgleis vom Beginn der Rollbockgrube in leichtem Gefälle zwischen dem Normalspurgleis hinab.

Auch die Rollbock-Bedienung unterschied sich von der in Wernigerode. Bis zur Einstellung 1985 erfolgte sie nur noch innerhalb des Bahnhofs Nordhausen-Nord, und zwar wurden Kesselwagen für das Minol-Tanklager über zwei schmalspurige Anschlussgleise bereitgestellt. Die Rangierarbeiten zur Rollbockgrube und in die Anschlüsse erledigten die Neubaudampfloks; zeitweise war die schon erwähnte 199 301 in Nordhausen stationiert. Wie in Wernigerode erfolgte die Bedienung der Rollbockanlage als Rangierfahrt und tauchte in keinem Buchfahrplan auf. Die Zeiten waren recht straff: 7 Uhr bis 7.30 Uhr Aufbocken, 7.40 Uhr bis 8.10 Uhr Anschlusszuführung mit der Zug-lok des von Hasselfelde kommenden P 14 404; 11 Uhr bis 11.20 Uhr Abholen mit der Lok des von Wernigerode kommenden P 14 404, 11.20 Uhr bis 11.40 Uhr Abbocken mit derselben Maschine. Bei Bedarf wurde schon um 11.45 Uhr erneut aufgebockt. Die Zuführung um 13.45 Uhr oblag dann der Zuglok des Nahgüterzuges 67778 von Hasselfelde, abgeholt wurden die Wagen von der Lok des N 67774.

Widersprüchliche Angaben gibt es darüber, wie die Rollböcke in den 70er- und 80er-Jahren über Nordhausen-Nord hinaus verwendet wurden. Es soll bedarfsweise Güterwagen auf Rollböcken gegeben haben, die zur Holzverladung nach Ilfeld oder zur Papierfabrik nach Niedersachswerfen bereitgestellt worden sind.

1985 wurde ein neues Minol-Großtanklager außerhalb Nordhausens gebaut. Das bisherige Tanklager am Bahnhof Nordhausen-Nord, das sich überdies in einem Wohngebiet befand, wurde stillgelegt und der Rollbockverkehr daraufhin eingestellt.

Foto: Löckel

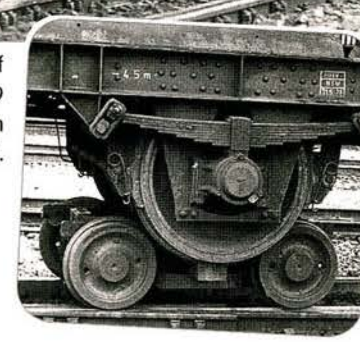


1991, Anschluss Schokoladenwerk „Argenta" in Wernigerode: „WÜST" beschrieb nicht den Zustand, sondern hieß Wagenübergabestelle.

Fotos (4): Rainer Heinrich



Sechs aufgebockte Kesselwagen auf zwölf Rollböcken: Im März 1979 herrschte noch Hochbetrieb auf den Anschlüssen in Nordhausen-Nord.



Nach der Wende, 1998, beschafften die Harzer Schmalspurbahnen (HSB) moderne Rollböcke der Bauart Vevey aus der Schweiz. Sie verfügten über Druckluftbremse und sollten den Rollwagenverkehr von Nordhausen nach Hasselfelde und Benneckenstein ablösen, insbesondere Schotterwagen aus dem Steinbruch Unterberg. Aber wegen des rückläufigen Güterverkehrs war der neuen Technologie keine Zukunft beschieden. Die Schweizer Rollböcke sind meist abgestellt in Nordhausen-Nord und werden nur bedarfsweise eingesetzt.

An die Zeit des Rollbockverkehrs erinnern auch zehn Jahre nach seiner Einstellung die komplett erhaltenen Anlagen in Wernigerode und Nordhausen. Auch sind fast alle zuletzt eingesetzten alten Rollböcke noch erhalten (siehe Übersicht auf Seite gegenüber). Einzelne Fahrzeuge dienen heute musealen Zwecken, zum Beispiel in Benneckenstein, Hasselfelde, Oberrheinsdorf bei Reichenbach/Vogtland und bei der Traditionsbahn in Radebeul Ost.

Rainer Heinrich/hb

Ornithologisch durchaus interessant: 613 606 ist als Eilzug 3536 unterwegs und wird auf seiner Fahrt am Block Klingenhagen fachmännisch beobachtet.



Fotos (2): Hohaus

Wenn einer oder eine eine Reise tut, dann kann er respektive sie was erleben: Diese Volksweisheit gilt zweifellos auch für Eisenbahn-Fans bei der Jagd auf Fotoobjekte. Mal lustig, mal spannend, mal kurz und knapp, mal schon eine ganze Erzählung, in jedem Falle aber lesenswert: Wir veröffentlichen in loser Folge, was die Siegerinnen und Sieger unseres Wettbewerbs „Ein Bild und seine Geschichte" (siehe MODELLEISENBAHNER, April-Ausgabe 2004) ihren Fotos an unterhaltsamer Lektüre beifügten.

Genug der Vorrede, lassen wir nun Dieter Hohaus mit seinen Endrücken aus grenznaher freier Wildbahn zu Worte kommen.

In der ersten Hälfte der 80er-Jahre war ich öfters mit einem Freund oder auch mehreren Freunden unterwegs auf Eisenbahntouren. Als Studenten hatten wir wenig Geld, was das Hobby etwas einschränkte, aber dafür hatten wir einen angenehmen Job: Für einen Zeitschriftenverlag im Bergischen holten wir bei Gelegenheit Testfahrzeuge der verschiedenen Autohersteller beziehungsweise Importeure und brachten diese auch wieder zurück. Mehrmals kamen wir so nach Wolfsburg, und was lag da näher, als uns in der Harzgegend auf die Jagd nach den VT08 beziehungsweise 612/613 zu machen? Meist bekamen wir beim Verlag das Fahrzeug Freitagabend und bis zum Abgabetermin am Sonntagnachmittag blieb uns genug Zeit, auf Pirsch zu fahren.

Ein Bild und seine Geschichte

Vogelkundler im Grenzgebiet

Schlafsack und Decken im Kleinbus, die DDR kaum mehr als einen Steinwurf entfernt: Auf Fotopirsch hatte nahe Walkenried Dieter Hohaus im Morgengrauen Besuch.



Erfolgreiche Jagd auf den VT 12.5 am 27. September 1984: Als E3519 präsentiert sich die zweiteilige 612-Garnitur am ehemaligen Block Dreymannsmühle dem Fotografen.

So auch auf dieser Tour, als wir einen Kleinbus nach Wolfsburg zu bringen hatten. Das war im September 1984. Also, mit einem Freund verabredet, ich nenne ihn mal R. B., Fotosachen gepackt, Schlafsack und Decke ins Auto, auch wenn ich eher der Nicht-Camper-Typ bin, aber das war die billigste Übernachtung. Samstagnachmittag waren wir im Südharz in Walkenried, schauten vom Aussichtspunkt Juliushütte mal hinüber nach Ellrich. Nach einem gemütlichen Abendessen und spannenden Blicken über die DDR-Grenze suchten wir uns ein passendes Plätzchen für die Nacht, das wir bei Walkenried auf einem Feldweg zwischen Buschwerk auch fanden. Zum Tagesabschluss gab es noch ein wohlverdientes Bier, denn so ein Fototag kann ganz schön anstrengend sein. Bald hatten wir die Schlafsackschwere erreicht und verkrochen uns im Auto zwischen Sitzen und Fotoausrüstung. War das schön: Schlafen!

Allein, die Nacht währte nicht so lange wie erhofft. Im Morgengrauen hämmerte jemand gegen unser Fahrzeug: Draußen stand eine Streife des Bundesgrenzschutzes und schaute in die müden Gesichter zweier Gestalten und auf die herumliegenden Fotoausrüstungen. R. B. machte schlaftrunken das Fenster auf und antwortete auf die Frage, wer wir seien und was wir hier täten, „na ja, wir fotografieren Züge!" Worauf der Mann vom BGS wie selbstverständlich meinte: „Ach so, Sie sind Ornithologen!" Bedankte sich und die Streife verschwand. Wir lachen noch heute über dieses Erlebnis als Vogelkundler!

Dieter Hohaus

www.loks-aus-kiel.de

Relaunch

Gunnar Meisners Seiten sind wieder im Netz und die MaK-Loks haben wieder eine Internet-Heimat.

■ Diesellokfreunde werden Gunnar Meisners Internetauftritt gekannt haben. Sein Thema waren die Fahrzeuge, die die MaK-Werkshallen in Kiel verließen. Vor etwa einem Jahr schloss Meisner sein Portal. Es wäre zu schade gewesen, wären diese Informationen der Netz-Gemeinde verloren gegangen. Jetzt ist alles Wissenswerte wieder abrufbar. Die Homepage wurde von Andreas Kabelitz, Patrick Böttger und Patrick Paulsen grafisch aufpoliert und die umfangreiche Datensammlung durch zahlreiche Bilder verschiedener Kieler Dieselloks aufgepeppt.

www.deutsche-kleinloks.de

Vergleichbares in Rot

Dass dies die Partnerseite der Loks aus Kiel ist, erkennt man schon am Layout der Homepage.

■ Während die Kieler Loks in einem blauen Umfeld erscheinen, bevorzugt das Layout für die Kleinloks Rot. Dieser Internetauftritt wendet sich an die Liebhaber der Kös und Köfs. Gepaart mit Bildern, werden hier vor allem die Fahrzeugstatistiker ih ihrer Neugier befriedigt. Schön wäre, wenn in Zukunft noch ein wenig mehr zur Entwicklungsgeschichte der Fahrzeuge angeboten würde. Klasse ist die Regionensuche: Nachdem die Köf-Bestände inzwischen sehr zurückgingen, kann der Interessierte gezielt nach den letzten Überlebenden in seiner Heimat fahnden.

www.1zu160.net

Die Welt der N-Bahner

Die Spur N ist nicht tot. Um dies zu unterstreichen, hat Ismael Sailer dieses N-Portal ins Netz gestellt.

■ Dieses Internetportal ist sehr umfangreich und dürfte für so manchen N-Bahner noch den ein oder anderen Tipp bereithalten. Neben vielen Basisinformationen zur Modellbahn nicht nur in Spur N, Beiträgen zum Anlagenbau und Anlagenportraits findet der Besucher hier Anregungen zum Eigenbau, einen Workshop und Nachrichten rund um die Spurweite N. Tests, Termine und Links komplettieren das Angebot.

www.adresse

Ein feiner Zug

Lettlands letzte Schmalspurbahn von Gulbene nach Aluksne hat einen bemerkenswerten Internet-Auftritt.

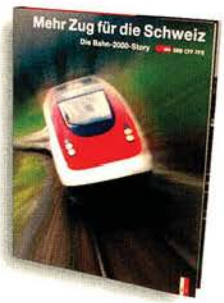
■ „Tuuuut!" Unvermutet dröhnt der Typhon der „Schmalspur-Wumme" TU-2 aus dem PC-Lautsprecher: Willkommen bei einem der schönsten historischen Denkmäler im Baltikum! Die Homepage der benannten Schmalspurbahn (siehe Seite 44) kann sich sehen lassen. Sie ist viersprachig (darunter Englisch und Französisch), faktenreich und gut gestaltet, immer auf dem letzten Stand und einfach zu navigieren, kurzum – mit viel Liebe und dennoch professionell ge-



macht. Den aktuellen Fahrplan findet man ebenso wie eine Umgebungskarte und Hinweise auf touristische Objekte. Dazu natürlich das für den Eisenbahnfreund interessante Pflichtprogramm: Historie des Schmalspurnetzes und der jetzigen Strecke, rollendes Material, Kontakte und Fotos. Man erfährt auch, dass die lettische Staatspräsidentin zu Gast war, der Preis für das Denkmal 2004 gewonnen wurde und die Fortschritte bei der Rekonstruktion einer Dampflokomotive, die wieder fahren soll.

Neidischer Blick auf das Rheinsüdufer

Christian Kräuchi und Ueli Stöckli (Hrsg.): Mehr Zug für die Schweiz. Die Bahn-2000-Story. AS Verlag, Zürich 2004. ISBN 3-909111-06-8, 240 Seiten, 300 farbige Abbildungen; Preis: 59,80 Euro/98 CHF.



■ In der Schweiz ist die Bahn noch ein vergleichsweise gleichberechtigtes Verkehrsmittel. Und so kommt es auch, dass bei Volksabstimmungen über die Gestaltung des eidgenössischen Verkehrs die Schiene nicht zu kurz kommt. Vor 20 Jahren begann das Projekt, das unter dem Titel Bahn 2000 mit dem vergangenen Fahrplanwechsel vorläufig abgeschlossen wurde. Das großartig ausgestattete Buch des AS-Verlags dokumentiert fundiert und lückenlos die vergangenen zwei Jahrzehnte vorbildlicher Schweizer Schienenverkehrspolitik. Kompetente Autoren geben einen Rück- und Überblick über die realisierten Vorhaben, die aufgetretenen Probleme und deren Lösungen. Eindrucksvolle Bilder in hervorragender Qualität illustrieren das informative Werk. *al*

● ***Fazit: Wunderbares Buch zum Schauen, Schmökern und Lernen***

Geht nicht, gibt's nicht

Markus Christl u. a.: Mikromodelle. Verl. für Technik und Handwerk, Baden-Baden 2004. ISBN 3-88180-738-1, 126 S., 290 Abb.; Preis: 16 Euro

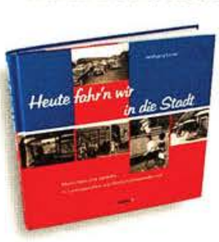
■ „Ach, eigentlich hätte ich meinen TT-Selbstbau-Schienenkleinwagen (SKL) gerne motorisiert, aber da passt ja kein Antrieb rein." Diese Ausrede führen die Autoren des Buchs ad absurdum. Sie versehen beispielsweise einen H0-Smart mit einem Antrieb (inklusive Akku und Empfänger für die Funkfernsteuerung!). Auch wenn sich die Autoren mit ferngesteuerten Fahrzeugen im Maßstab 1:87 beschäftigen, so sind beispielsweise die Berechnung und der Bau eines Untersetzungsgetriebes, die Konzeption eines Blinker-Moduls oder die Fertigung von Kardan-Gelenken auch für Modellbahner von Interesse. Die sehr sauber ausgeführten Zeichnungen sind leider nicht alle bemaßt, was den einen oder anderen Nachbau für Einsteiger in die Materie erschwert. Dass sich nur Schwarzweiß-Fotos im Buch finden, schmälert deren Informationsgehalt nicht. *yo*



● ***Fazit: Toll für Selbstbauer und Funktionsfans***

Stadtluft macht frei

Wolfgang Löckel: Heute fahr´n wir in die Stadt. Menschen und Verkehr in Ludwigshafen zur Wirtschaftswunderzeit. Pro-Message-Verlag, Ludwigshafen 2004. ISBN 3-934845-23-1, 192 S., 193 Sw-Abb.; Preis: 24 Euro.



■ Vergnügliche Zeitreisen ins und durchs wirtschaftswunderliche Ludwigshafen serviert der Autor in dieser Bild-Chronik, die hauptsächlich von den Aufnahmen des aus Dortmund stammenden Pressefotografen Werner Kortokraks lebt. Wolfgang Löckel, selbst gebürtiger Ludwigshafener und eisenbahnerisch vorbelastet, gelingt nicht zuletzt dank des abgesehen von der Einleitung auf informative Bildzeilen beschränkten Textes eine höchst anschauliche, auch die Straße nicht ausklammernde Darstellung der Verkehrsentwicklung in den 50er- und 60er-Jahren, durchaus beispielhaft für den bundesrepublikanischen Alltag der Aufbau- und Wirtschaftswunderzeit. So ist dieser Band nicht allein eine schöne Erinnerung für all jene, die diese Epoche bewusst erlebt haben, sondern auch lehrreich für die nachfolgenden Generationen. *hc*

● ***Fazit: Lokales Lese-Bilder-Buch von allgemeinem Interesse***

Ausserdem erschienen

Ausflug ins Erzgebirge

Siegfried Bergelt: Auf den Spuren der alten Westsachsenmagistrale. Die Eisenbahnstrecke Chemnitz – Aue – A-dorf. Bildverlag Thomas Böttger, Witzschdorf 2004. ISBN 3-9808250-7-8, 128 Seiten, 105 Sw-, 102 Farb-Abb.; Preis: Euro 24,50.

Die Zwönitztalbahn im Erzgebirge portraitiert Siegfried Bergelt inklusive Fahrzeugeinsatz, Stationen und Anekdoten.

Die Bahn kocht

Gerlinde Götz: Eisenbahner-Kochbuch. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2004. ISBN 3-937135-53-7, 96 Seiten, 15 Sw-Zeichnungen; Preis: Euro 9,80.

Von der Assistentenschnitte über den Pufferteller bis zum Expressgut-Schaden-Omelett serviert Gerlinde Götz insgesamt 79 Koch-, Back-, Brat- und Getränke-Rezepte, die nicht nur den Anhängern des Flügelrades gut munden dürften.

Nachschlage-Werk

Ludger Kenning: Bahn-Nostalgie Deutschland. Verlag Kenning, Nordhorn 2004. ISBN 3-933613-66-3, 368 Seiten, 184 Sw-Abbildungen; Preis: Euro 19,90.

Über 550 aufgeführte Fahrzeugsammlungen, Museumsbahnen und Bahnmuseen machen die aktuelle Ausgabe dieses Handbuchs zu einem nützlichen Begleiter für historisch interessierte Eisenbahn-Fans.

Tempo-Sache

Konrad Koschinski: Die ICE-Story. Typen, Technik, Trends. Eisenbahn-Journal Extra 1, Verlagsgruppe Bahn, Fürstenfeldbruck 2004. ISBN 3-89610-132-3, 106 Seiten, 199 meist farbige Abbildungen; Preis: Euro 15.

Mit DVD und Typenskizzen als Beilagen liefert diese Sonderausgabe einen soliden Überblick über 20 Jahre ICE.

Haben Sie schon alle Exemplare der ModellbahnSCHULE?



Nr. 1



Nr. 2



Nr. 3



Nr. 4



Nr. 5



Nr. 6



Nr. 7



Nr. 8



Nr. 9



Nr. 10

► Was gehört wohin? Und welche Bedeutung haben sie? Die Geschichte der Signale ist fast so alt wie die der Eisenbahn. Signale regeln den Schienenverkehr. Ihre vorbildgerechte Aufstellung wertet jede Modellbahnanlage auf. Die erforderlichen Kenntnisse vermittelt Ihnen Heft 11 kompakt und kompetent.



Nr. 11

► Einmal mehr stehen Ihnen in exzellenten Fotos, herrlichen Beispielen vom Vorbild wie aus dem Modell- und Anlagenbau mit anschaulichen Beiträgen namhafte Fachleute mit Rat und Tat zur Seite.

► Aktuelle Trends und herausragende Produktentwicklungen werden ebenso berücksichtigt wie die unverzichtbaren Marktübersichten. Die Modellbahn-Schule macht Schluss mit dem Informationswirrwarr und auch das aktuelle Heft zu einem dauerhaften Wegbegleiter.

► Die Modellbahn-Schule setzt neue Maßstäbe. Zögern Sie daher nicht, wieder rechtzeitig mit von der Partie zu sein!

Bitte Coupon ausschneiden oder kopieren und abschicken an:

MEB-Verlag GmbH
Bestell-Service
Lessingstr. 20
D-88427 Bad Schussenried

Bestellkarte für ModellbahnSCHULE

02/05

Bitte liefern Sie mir das Heft/die Hefte Modellbahn-Schule zum Einzelpreis von € 9,80 inklusive Porto und Verpackung.

Bei Bestellung von mehr als einem Heft bitte Anzahl angeben:

✗ Bitte ankreuzen

- ☐ Heft 1 ____ Anzahl
- ☐ Heft 2 ____ Anzahl
- ☐ Heft 3 ____ Anzahl
- ☐ Heft 4 ____ Anzahl
- ☐ Heft 5 ____ Anzahl
- ☐ Heft 6 ____ Anzahl
- ☐ Heft 7 ____ Anzahl
- ☐ Heft 8 ____ Anzahl
- ☐ Heft 9 ____ Anzahl
- ☐ Heft 10 ____ Anzahl
- ☐ Heft 11 ____ Anzahl

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Haus-Nr.

Telefon

LKZ, PLZ, Ort

Gewünschte Zahlungsweise (bitte ankreuzen):

☐ Bequeme Abbuchung vom Konto ohne weitere Formalitäten. Diese Genehmigung erlischt automatisch mit der einmaligen Abbuchung.

Meine Konto-Nr. (kein Sparbuch) Bankleitzahl

Bankinstitut:

☐ Bargeld liegt bei

☐ Scheck liegt bei

Datum

Unterschrift (unter 18 Jahren des Erziehungsberechtigten)



Spätsommerabend im Bahnhof Riga: Der DR-1A wird um 19.05 Uhr nach Renge fahren, einer von täglich zwei Zügen, August 2004.

Latvijas Dzelzcels

Reisen nach Lettland sind seit dessen EU-Beitritt nur noch eine Frage der verfügbaren Zeit. Die lettische Eisenbahn (Latvijas Dzelzcels) wandelt sich erkennbar.

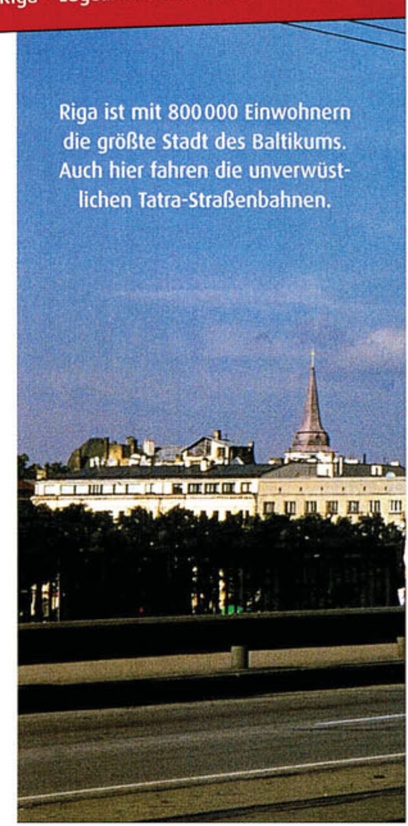
Lettland ist das mittlere der baltischen Länder, nördlich von Estland und südlich von Litauen begrenzt. Im Osten liegen Weißrussland und Russland, einstige Vormacht nicht nur zu Sowjetzeiten und noch heute schwieriger Nachbar. Als die erste – breitspurige – Eisenbahn Riga – Daugavpils auf heutigem lettischen Gebiet gebaut wurde, 1868, hieß die Gegend Livland und war Gouvernement des russischen Zarenreiches. In Lettlands heutiger Hauptstadt Riga



An den Marktständen in Rigas Altstadt bekommt man außer den üblichen Souvenirs auch Kunst und Bernstein angeboten.



Dieseltriebwagen des Typs DR-1 erhielten frische Farben. Die üblicherweise dreiteiligen Züge passte man von Fall zu Fall an, wie auf der Strecke Riga – Lugazi bei Ieriki zu sehen ist.



Riga ist mit 800 000 Einwohnern die größte Stadt des Baltikums. Auch hier fahren die unverwüstlichen Tatra-Straßenbahnen.

begann um 1870 die Russisch-Baltische Waggonfabrik mit ihrer Produktion. In der UdSSR stellte das Werk Diesel- und Elektrotriebzüge für die sowjetische Staatsbahn SZD her.

Bis 1877 gab es in Lettland schon 700 Kilometer Eisenbahnstrecken. Ab 1897 wurde eine ganze Anzahl schmalspuriger Strecken errichtet, in 600-, 750- und 1000-mm-Spurweite. Man baute nach Gegebenheiten; im Osten Lettlands übernahm man die bei russischen Schmalspurbahnen üblichen 750 mm, während man die von Liepaja (Libau) ausgehenden Strecken kurzerhand in der Spurweite der städtischen Straßenbahn ausführte – 1000 Millimeter.

Nach der Revolution 1917 in Russland erklärte sich Lettland 1918 unabhängig; die „Latvijas Dzelzcels" (Lettische Eisenbahn) wurde gegründet. Das lettische Eisenbahnnetz erreichte bis 1938 eine Länge von 3350 Kilometern, von denen über 1100 Kilometer schmalspurig (davon wiederum 514 Kilometer 750 mm) waren.

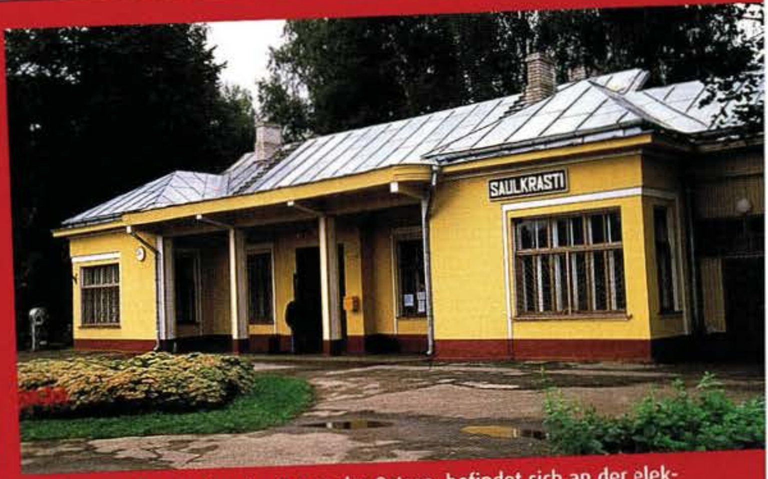
Im Zweiten Weltkrieg, als das Baltikum nacheinander von der Sowjetunion (1940), Deutschland (1941) und wieder (ab 1944, diesmal für Jahrzehnte) von der UdSSR okkupiert wurde, wurden einerseits die Hauptstrecken entsprechend der Norm des jeweiligen Besatzers umgespurt, andererseits spielten die Schmalspurbahnen im und nach dem Krieg letztmals eine große Rolle; so wuchs das 750-mm-Netz auf über 800 Kilometer Länge an.

Nach 1945 blieben die lettischen Eisenbahnen als Direktion der SZD zunächst bestehen, ehe 1963 die „Baltische Eisenbahn" mit Sitz in Riga gebildet wurde. Sie umfasste neben den baltischen nunmehr Sowjetrepubliken auch das Gebiet um Kaliningrad (Königsberg).

In den 50er-Jahren begannen die SZD, Fahrzeugpark →



Der Hauptbahnhof Riga, in den 70er-Jahren erbaut und in den 90er-Jahren modernisiert, gibt sich international: In drei Sprachen versteht man Bahnhof.



Saulkrasti, ein verträumter Ort an der Ostsee, befindet sich an der elektrifizierten Vorortstrecke Riga – Skulte, die etwa stündlich bedient wird.



und Schienennetz zu erneuern. 1951 wurde die erste Strecke in Lettland, Riga – Kemeri, elektrifiziert. Ab 1955 kamen Diesel-loks des Typs TU-2 auf die Schmalspurbahnen, und ab den 60er-Jahren wurden die Schnellzüge von Riga nach Moskau und Leningrad (St. Petersburg) mit Dieselloks TEP-60 bespannt.

Anfang der 70er-Jahre war auch die Strecke Riga – Jelgava mit 3000 Kilovolt Gleichstrom elektrifiziert. Bis zur selben Zeit wurden die meisten Schmalspurbahnen stillgelegt; einige wichtige baute man auf Breitspur um. Neue Fahrzeugtypen kamen auf die Schienen: Die Dieselloks TEP-70 und M62/2M62, Dieseltriebwagen DR1 und die bis 1984 in Riga gebauten ER2, elektrische Vorort-Triebzüge. Viele dieser Baureihen sind bis heute im ganzen Baltikum im Einsatz.

Ab 1988 erwachten im Baltikum erneut nationale Bewegungen, am 21. August 1991 proklamierte sich Lettland als selbständiger Staat. Die Eisenbahngesellschaft Latvijas Dzelzcels (LDZ) wurde wiedergegründet, doch blieb der Zugverkehr die folgenden Jahre fast unverändert auf Moskau und St. Petersburg ausgerichtet.

Die Wirtschaft des Baltikums war 1991 zu 90 Prozent mit der Russlands verknüpft. Die dortige Hyperinflation sowie die Freigabe aller Enegriepreise ließen anfangs der 90er-Jahre den Güterverkehr in den baltischen Ländern stark schrumpfen, doch blieben die Zu- und Abfuhren zu den lettischen Ostseehäfen Riga, Liepaja und Ventspils beachtlich.

Mitte der 90er-Jahre begann die LDZ damit, ihre Fahrzeugflotte zu modernisieren. Reisezugwagen erhielten nach und nach neue Sitze, Lautsprecheranlagen und Zugdisplay. Nicht zuletzt wurde das Einheitsgrün der SZD durch hellere, kräftigere Farben abgelöst, was bis heute zu einem sehr bunten Zugbild führen kann.

In den Jahren 2000 bis 2003 wurden neue Strukturen geschaffen: Die Staatsgesellschaft wurde zur Holding mit selbstständigen Betriebsgesellschaften umgewandelt und damit ein wesentlicher Schritt zur Vorbereitung auf die Mitgliedschaft in der EU getan. Netz und Betrieb sind ganz klar



Spezialfahrzeuge wie dieser Revisionswagen (mit ausfahrbarem Personenkorb) tragen noch das SZD-Dienstfahrzeug-Farbschema.



Foto: Butrym

M62 wurden bis 1984 für die SZD gebaut und bilden noch heute das Rückgrat im Güterverkehr bei der LDZ. M62 1015 fuhr 2003 durch Riga-Zemitani.

Das Eisenbahnmuseum in Riga und Jelgava

Am östlichen Ufer der Daugava (Düna), kurz hinter der Akmens-Brücke am Uzvaras-Boulevard, befindet sich das nationale Eisenbahnmuseum Lettlands, 1994 gegründet. In einer alten Maschinenhalle und auf einem Freigelände sind Fahrzeuge und weitere Schaustücke zu sehen. Die Maschinenhalle wurde bis 2000 renoviert. Zur Zeit wird der daran anschließende Bau erneuert, weshalb 2004 nur die Außenfahrzeuge zu besichtigen waren. Zur Sammlung gehören eine 1942 bei Henschel gebaute 52 (Foto r.), die als Klasse „L" bis Ende der 70er-Jahre bei der SZD Dienst tat, die Doppel-Diesellok TE33-7593 (Foto), Urahn der „Wumme" 2M62, dazu weitere elektrische und Diesellokomotiven aus sowjetischer Produktion und ein Salonwagen der Roten Armee aus den 40er-Jahren.

Südlich Rigas, in Jelgava, ist in einem ehemaligen Eisenbahner-Wohnhaus eine kleine Schau zur regionalen Eisenbahngeschichte zu sehen, davor befinden sich ein Läutewerk, Signale, Wasserkräne, Schranken und mehr. Diese Sammlung wurde ab 1982 angelegt und gehört seit 1991 zum nationalen Eisenbahnmuseum. Mehr Informationen und Öffnungszeiten: www.railwaymuseum.lv (auch Englisch).

Foto: Butrym





Eine Henschel-52 und die Diesel-Doppellok TE33 gehören zu den Freilicht-Exponaten des Museums in Riga. Eine Eintrittskarte (r.) kostet 0,50 Lat, etwa 1,50 Euro.





Foto: Engemann

In Gulbene (links) beginnt die 33 Kilometer lange Schmalspurbahn nach Aluksne. Sie ist der kümmerliche Rest des einst großen Netzes und seit 1998 lettisches Nationaldenkmal. Im lezten Tageslicht erreicht der Abendzug in Kürze Aluksne (unten), beide Fotos August 2004.



Wasserkran mit Austausch-Ausleger, Bahnhof Gulbene.



Fotos: hb

auf den Güterverkehr ausgelegt, und der besteht zu über 70 Prozent aus langen und schweren Kesselwagenzügen mit Öl und Ölprodukten im Transit zu den Ostseehäfen. Der grenzüberschreitende Reiseverkehr findet nur in Richtung Russland und Litauen (nur im Sommer, Kurswagen bis Odessa) statt, nach Estland kommen nur Transit-Güterzüge. Auch innerhalb Lettlands entfielen Reiseverkehre. So sind die Hafenstädte Liepaja und Ventspils nur noch per Fernbus mit der Hauptstadt Riga verbunden. Aktuell umfasst das Hauptnetz der LDZ 2614 Kilometer; das lettische Kursbuch von 2004 hat das Format einer Postkarte und ist ganze 36 Seiten stark.

Die sowjetische Prägung bei Fahrzeugen und Bahnanlagen ist trotz Modernisierung immer noch unverkennbar. Der Güterverkehr dominiert; rationell immerhin durch die in der UdSSR ab 1936 konsequent eingeführte Mittelpufferkupplung. Im Reiseverkehr gibt es einen Bruch zwischen dem Stadt- und Vorortverkehr von Riga und dem Rest des Landes; Taktfahrpläne gibt es nicht, auch nicht im Vorortverkehr von Riga. Bis auf drei von Riga ausgehende Strecken ist das Netz eingleisig.

Dem Eisenbahnfreund seien mindestens zwei Besuche empfohlen: Ins Eisenbahnmuseum (siehe Kasten) und zur Schmalspurbahn Gulbene – Aluksne. Diese 33 Kilometer lange Strecke im Nordosten ist ein Überrest des einstigen Netzes, das sich bis Estland erstreckte. 1903 eröffnet, führte sie von Valka bis Plavinas. 1916 baute man sie von dort bis zum heutigen Ausgangspunkt Gulbene auf Breitspur um.

Die schmalspurigen Strecken von Valka nach Aluksne wurden 1973 stillgelegt. Immerhin erhielt der verbliebene Rest 1984 den Status eines Kulturdenkmals von lokaler Bedeutung, durfte sich 1987 über drei neue Wagen und 1988 gar über zwei neue Dieselloks TU7A freuen. 1998 erhob die Regierung die kleine Bahn zum Denkmal von nationaler Bedeutung. 2001 wurde die „Gulbene – Aluksnes banitis" gegründet, die 2002 den Betrieb von der LDZ übernahm.

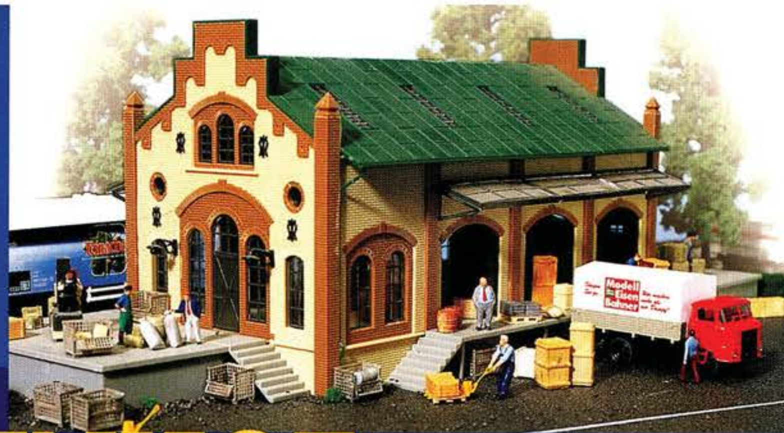
Fotografieren ist übrigens im ganzen Land frei gestattet, und der Erwerb von Fahrkarten ist problemlos im Zug möglich. Mehr noch; man staunt, wie die Einheimischen quer über alle Bahnhofsgleise vom und zum Zug laufen! Die Bahnhöfe sind sauber und gepflegt und in der Regel besetzt; einzig die Toiletten meide man.

Lettland ist kein Geheimtipp mehr, aber zu entdecken gibt es genug!

Henning Bösherz



• Verkaufen • Suchen • Tauschen



GüterBahnhof

Verkauf allgemein
Modellbahn + Zubehör

Märklin Miniclub: Riesige Sammlung (nach Todesfall): Lokomotiven, Set, Wagen (Reihe 78, Sterlingsilber u.a.) Originalzertifikate. Gesamtverkauf Euro 4.000,-. Tel. (0043664) 2520713

2 LGB-Stainz für 130,- Euro; 14 Miba Messe v. 90 - 03 für 40,- Euro; ev. Tausch Sp. „N". Rudolf Knieriem, Körnerstr. 13, 63165 Mühlheim/Main, Tel. (06108) 76442

Schweizer Alpenbahn (Utz/Fama), Spur 0m 22,5 - 1 : 45, Loks, Waggons, Schienen; 1000,- Euro. Tel. (0178) 6318575



LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren (Z - N - TT - H0 - S - 0), Loks u. Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

www.modellbahnsoftware.de **G**

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT, Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

Engagierter Modellbahner betreut, baut oder arbeitet für Sie auf Std.-Basis. Kompetente Beratung auch für Digital-Anlagen. Raum Rhein/Main. Tel. (06150) 83910 und Fax 81739 **G**

Neu!!! Digital-Decoder günstig !!!! Kühn, HKE, CT, ZIMO, uvm. www.digital-dekoder-shop.de **G**

Liebhaberstück! Verk. kompl. Fleischm.-H0-Anlage m. Schaltpult u. elektr. Verdrahtung. Inhalt: Kohleverladestation, Drehscheibe, Lokschuppen, Kieswerk, Förderband, Bahnhof, Kirche, Häuser u. viele div. Loks m. Waggons (Raritäten), etc. Alles funktionsfäh. Bilder u. Zubehör auf Anfrage. Preis 3.500,- Euro VHS. Tel. (04864) 10348

H0-LVT mit Beiwagen in Rot DR, in Türkis DB Vitrinenmod. zus. 90,- Euro; Orig.-LVT-Unterlagen 10,- Euro; DR-Kurbelinduktor-Telefon 30,- Euro; Signallaterne 20,- Euro; Kulttelef. WT28, schwarz 30,- Euro; Telefonvermittlung 50,- Euro; Feuerwehr-Jacke u. -Mütze ca. 1950 50,- Euro; Buch Die Dampflok 10,- Euro; Weichenkörper 25,- Euro; DR-Aschenbecher 4,- Euro. Tel. (0170) 9325429 nach 18 Uhr



Biete Berliner S- oder U-Bahnzug, Spur H0, GS- oder WS-Halbzug. Div. Typen, FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

H0, 170 Loks, 390 Wagen, Ro., Riv., Hamo, Fl., Lilip., Lima, Pi. (Pi. auch PKP, CSD, MAV, SNCF, usw.), Wag. 1 : 87, Lilip. 43054 Mittelw. Transalp., Pi. alt E46 ME101, 102, VT 33. Tel. (030) 7431868

Spur 0 Zeuke: T48 im OK 150,-; Stadtilm 1 x 4-achs Flachw. 90,-; 1 x 4-achs Rungenw. 85,-; elektr. Bahnüberg. 60,-; Karton Schienen + Weichen 50,-; H0: Piko-Einschienenbahn im OK grün-silber 230,-; VT 135 + Beiw. Export grün-weiß im OK 160,-; H0m: Herr-Schmalspurset VIK + Wagen im OK 200,-; Trix-Express: Lok + Wagen + Schienen 1938, kompl. 200,-. Tel. (0340) 2212094

Vitrinen für alle Spurweiten von Spur Z bis G (IIm), Prospekt 1,44 Euro in Briefmarken. Matthias Vehmeier, Hauptstr. 76a, 31855 Aerzen, Tel. (05154) 971952. Jetzt Musterausstellung. **G**





Shinohara-Weichen, Stck. 15,- Euro; Rocoline-Weichen Stck. 15,- Euro; Roco BR 118, Kat-Nr. 4141C 50,- Euro Tel. (040) 66997232

Reisen für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner (Train Shop) im Internet: www.lokschuppen.com **G**

Gleisbildbausteine System SES 21 Signalbaust. rechts + links 29 W.-Bausteine r + l 2 Kreuzb. Viele Gleisb.-Füllstücke Randeinfassung komplett abzugeben. Euro 150,-. Tel. (0711) 514361

www.modellbahn-team.de Eisenbahnen, Modellautos, Bausätze, Zubehör, Rosenhagen 1, 38100 Braunschweig **G**

Biete diverse russische Modelle H0. Liste frei. Kondratiev, Pf. 780, RUS-199155 St. Petersburg. **G**

Lok-In. Da will ich hin! Ankauf - Verkauf - Neuware - Modellspielwaren. Modellbahnen am Bundesplatz, Wexstr. 38, 10715 Berlin, Tel. (0177) 7112577 **G**

Verkaufe Ladegüter in den Spurweiten N, TT und H0. Infos unter: www.Modellbahn-Bachmann.de oder bei: Modellbahn-Bachmann; Andreas Bachmann; Sofioter Str. 8/41; 99091 Erfurt; Fax (0361) 6663192 **G**

NEU in Sachsen: - Edelstahlgleise; - Forstgrenzstein u. sächs. Meilensteine aus Sandstein; - Transformatoren von Titan. Auskünfte: Otto-Shop Hartha, Tel. (034328) 42285; Internet: KARL-HEINZ_HAMANN@web.de **G**

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

LGB und TT von Sammler gesucht! Kaufe auch komplette Sammlung. Angebote bitte unter Tel. (0341) 4613 285

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413, Fax 970415 oder dr.thomas.koch@t-online.de.

Uralt-Eisenbahn der Spuren I, II und Bodenläufer-Zug, nach Möglichkeit komplett, von Liebhaber gesucht. Wir sind seriös, Selbstabholer und bezahlen in bar. Wir freuen uns, wenn Sie etwas für uns haben und uns unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Angebote bitte immer mit Preisvorstellung an Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Spur 0, Faller-AMS, Wiking. Gerne Sammlungsauflösung; hole ab, zahle bar. Tel. (07308) 921889 ab 18 Uhr

Ankauf von Modelleisenbahnen und Modellautos. Gerne große Anlagen, Sammlungen in jeder finanziellen Größenordnung sowie Reste, Kleinanlagen, Einzelteile und Zubehör. Auch alt / defekt. Zahle gut und bar. Tel. (05544) 912031 od. (0172) 5632614 **G**

Kaufe LGB-Sammlungen, Anlagen und Geschäftsauflösungen. Selbstabholer. G. Mattolat, Tel. (06134) 560632 Fax (06134) 560631, Mobil (0171) 7465020 **G**

Suche Bemo + Roco: H0m- / H0e-Modelle oder ganze Anlagen / Sammlungen. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 9124 50 o. (0172) 2020433

Holzhäuser u.a. Faller, RS, jegliches Zubehör, Kat. 50er gesucht. Marco-Buitelaar@planet.nl, Schuilinglaan 29, NL-2252 BR Voorschoten, Tel. (003171) 5619055

Modelleisenbahnen aller Spuren, Hersteller, jeder Größenordnung kauft Lok-In. Modelleisenbahnen am Bundesplatz, Wexstr. 38, 10715 Berlin, Tel. (0177) 7112577 **G**

Kaufe unbespielte Modellautos mit Karton aus der Zeit 1950 - 75 von Corgi, Dinky, Gama, Märklin, Matchbox (keine Yesteryears), Schuco, Siku und Tekno, auch große Sammlung. Bruno Rosenkranz, Wildenbruchstr. 24, 40545 Düsseldorf, Tel. (0211) 553931 bzw. brunorosenkranz@web.de

VERKAUF

Loks + Wagen H0

Märklin H0: Güterwg.: 324/4 Kühlwg; 320/3 Gwg. m. Bremser; 321/3 Rung.wg; 311 HB7 Grub.Holz; 311/3 off. Gw. Brems.hs.; 4613/1 Auto-Trans. m. 12 PKW im Org.-Karton. Tel. (05743) 8853

Verkaufe Roco: E 151 grün 90,- Euro; Lima: E 120 rot/beige 70,- Euro. Tel. (0511) 588453

Verkaufe Märklin 3001 50,- Euro; 3032 40,- Euro; 3091 135,- Euro; 3123 65,- Euro; 3313/1 80,- Euro; 3318 80,- Euro; 3348 80,- Euro; 3379 75,- Euro; 83443 100,- Euro; alles top! Tel. (0431) 735441 od. (0431) 5941328

Verkaufe: Flm.: 1315 / 1400 / 1401 / 1403 / 1335 / 1465 BV / 1412 / 1415 / 4231, z. T. OK. Preis VS. J. P. Jeckelmann, Tel. (004133) 6544158, Mail: jeckelmann@bluewin.ch

Biete Loks H0, Piko, Hruska, Gützold: BR 01, 23, 24, 41, 42, 50, 52, 75, 84, 86, 95, V200 zu verkaufen oder Tausch. Suche BR 01 mit Umlaufschürze von Piko u. Flm. BR 22. Tel. (0178) 4975445

7 D-Zugwagen Roco 1 : 100, alle in Originalpackung, 13 Güterwagen verschiedener Fabrikate, fast alle in Originalpackung, alle unbespielt. Näheres auf Anfrage. Tel. (07031) 802210

Fleischm.: Personen- + Güterwagen aus Sose., 58 .. Katalog-Nr. Alle Wagen neu, in Original-Verp. Liste gegen Rückp. Hans Ottenstreuer, Bgm.-Dr.-Rausch-Str. 7, 25774 Lehe

Flm.: Pendolino: neu, digital, BR 610 145,-; Roco: BR 485/885 Dreileiter 129,-; Trafo Flm. 6755, alles neu in OK. Tel. (0170) 7035647

Mä./Hamo: BR 012 (8310) m. Faulhaber-Motor: 230,- Euro; Hamo: BR 41 (8382): 190,- Euro; Primex: S-Bahn ET 275 (3017/4019), 4-tlg., 2-Leiter = u. Woytnik-Zurüstteile (f. 4 Wg.): 250,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Fleischmann: 03.10 (4172) Stroml.-Verkl.: 170,- Euro; BR 64 (4064): 90,- Euro; BR 98.8 (4098), DRG: 120,- Euro; BR 39 (4139) DRG: 170,- Euro; BR 55 (4145): 90,- Euro; Schienenbus VT 798 (+ Beiwg.) (4400): 70,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Liliput: Rarität: E 94 (Nr. 119) Originalkarton: 140,- Euro; BR 18.3 bad. (4001): 150,- Euro; BR 62 (106201): 160,- Euro, Set 5 R.-Wg. DB, grün (840): 70,- Euro; Set Kühlwg. + LKW Küppers Kölsch: 20,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Piko BR106 + 120 + 50 + 89 je 55,-; BR56 + 38 + 95 je 70,-; BR 64 + 75 + 24 je 39,-; BR110 + V100 + 86 + 118 + 55 + E11 je 35,-; E69 22,-; Kasten Saxonia 139,-; Dahme Autotransport mit 8 x EMW 100,-; Trabant 35,-; BR195 + 185 50,-; Fleischm. BR18 Würth. DRG 130,-; Roco BR23 95,-; Flm. Drehscheibe 100,-; 18 x Weichen je 15,-; Piko Doppelstock 2-teil. 30,-; Trafo F21 20,-; Plastautos. Tel. (0340) 2212094

HAG: SBB Re 6/6 (208) rot: 220,- Euro; Trix: Set 23500: 3 bayr. Oldt.-Kohletransportwg.: 100,- Euro; BR EP3/6 (bayr.) braun: 160,- Euro; Fl.: BR 98.8 (4098): 120,- Euro; Fl.: BR 103 (437 5): 150,- Euro. Tel. (06131) 362034 und Fax

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!

Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige:

5 Zeilen für nur



5,- €

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ eine Chiffre-Anzeige (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.**
(Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

01069 Dresden: • Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
01108 Dresden: • Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
01277 Dresden: • Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; • Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
01307 Dresden: • Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
01326 Dresden: • Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; • Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
01445 Radebeul: • Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
01468 Moritzburg: • Eisenbahnladen, Schloßallee 23;
01471 Radeburg: • Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
01558 Großenhain: • Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
01594 Boritz: • Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
01662 Meißen: • Modell- u. Technik Meißen, Fleischergasse 8;
01773 Altenberg: • Elektro Rode, Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
01809 Heidenau: • Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
01844 Neustadt: • Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
01904 Neukirch: • Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
01936 Königsbrück: • Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
02708 Löbau: • Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
02730 Ebersbach: • Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
02763 Zittau: • Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; • Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
02826 Görlitz: • Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
02994 Bernsdorf: • Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
03048 Cottbus: • Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
04109 Leipzig: • Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
04159 Leipzig: • Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248;
04229 Leipzig: • Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; • Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
04277 Leipzig: • Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
04279 Leipzig: • LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
04289 Leipzig: • Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
04299 Leipzig: • Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Papiermühlstr. 9;
04315 Leipzig: • Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
04736 Waldheim: • Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
06108 Halle/Saale: • Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
06110 Halle: • Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
06114 Halle/Saale: • Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
06217 Merseburg: • Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
06231 Bad Dürrenberg: • TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
06406 Bernburg: • Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
06484 Quedlinburg: • Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
06525 Sangerhausen: • Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
06528 Oberröblingen: • Spielwaren-Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Haupstr. 65;
06547 Stollberg: • Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
06556 Artern: • Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34;
06618 Naumburg: • Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
06667 Weißenfels: • Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
06749 Bitterfeld: • Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
06774 Söllichau: • TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
07381 Pößneck: • Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
07607 Eisenberg: • Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
07937 Zeulenroda: • Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
07980 Berga/Elster: • Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
08107 Kirchberg: • Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
08223 Falkenstein: • Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
08262 Tannenbergsthal: • Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
08280 Aue: • C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
08289 Schneeberg: • Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
08297 Zwönitz: • Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
08468 Reichenbach: • Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219; • Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
08523 Plauen: • Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; • Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
09113 Chemnitz: • Modellbahn Saxonia Dipl.-Ing. Dietmar Goller, Schloßteichstr. 1 (Eingang: Bergstr. 4);
09127 Chemnitz: • Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
09212 Limbach-Oberfrohna: • Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
09326 Geringswalde: • Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
09350 Lichtenstein: • Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Chemnitzer Str. 6;
09366 Stollberg: • Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
09419 Thum: • W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
09456 Annaberg-Buchholz: • Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
09465 Neudorf/Erzgebirge: • Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
09496 Marienberg: • Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

10318 Berlin: • Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
10405 Berlin: • Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
10437 Berlin: • Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
10589 Berlin: • Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
10627 Berlin: • Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
10711 Berlin: • Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
10717 Berlin: • Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; • Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
10789 Berlin: • Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 21; • Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
10827 Berlin: • Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; • Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
10967 Berlin: • Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
12105 Berlin: • Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; • Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
12109 Berlin: • Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
12157 Berlin: • Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
12163 Berlin: • Lokschuppen, Markelstr. 7;
12203 Berlin: • Bahnhof Lichterfelde, Hindenburgdamm 57;
12437 Berlin: • Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186;
12524 Berlin: • „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
12621 Berlin: • Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
13088 Berlin-Weißensee: • Modellbahn & Zubehör, Inh. Marco Nowack, Berliner Allee 18;
13189 Berlin: • Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
13359 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str., Berlin/Wedding;
13581 Berlin: • Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
14057 Berlin: • Breyer Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg;
14169 Berlin: • Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
14467 Potsdam: • Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
14469 Potsdam-Eiche: • Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
15344 Straußberg: • Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
15711 Königs Wusterhausen: • Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
15831 Mahlow: • WeichenLäufer Modellbahnen, Petra Muschick, Ibsenstr. 6;
15907 Lübben: • Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
16225 Eberswalde: • Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
16303 Schwedt/Oder: • Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
16321 Bernau: • Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
17033 Neubrandenburg: • Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
17235 Neustrelitz: • Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
17291 Prenzlau: • Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
17309 Pasewalk: • Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
17438 Wolgast: • Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
17489 Greifswald: • Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29, 1. Etage;
18055 Rostock: • Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
18057 Rostock: • Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
19053 Schwerin: • Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str9, Burgseegal; • Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
19243 Wittenburg: • Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
19322 Wittenberge: • Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

20095 Hamburg: • Züge und mehr, Altstädter Str. 17 (Fity);
20099 Hamburg: • Modellbahnkiste, Lange Reihe 17 (Nähe Hauptbahnhof);
20255 Hamburg: • Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
20354 Hamburg: • Wede Fachhandlung/im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36;
22083 Hamburg: • Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
22087 Hamburg: • Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
22113 Oststeinbek: • GWM Engel KG, Inh. Gerhard, Wolfgang und Manfred Engel, Im Hegen 4;
22177 Hamburg: • Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
22299 Hamburg: • Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
22305 Hamburg: • Versandservice der Buchhandlungen, Thalia & Boysen u. Maasch, Bramfelder Str. 102 B;
22393 Hamburg: • Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
22848 Norderstedt: • Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
22880 Wedel: • Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
24103 Kiel: • Gleis 7 Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
24223 Raisdorf: • Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
25348 Glückstadt: • Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
25524 Itzehoe: • Spielzeug John, Feldschmiede 23;
25746 Heide: • Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
25813 Husum: • Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
26789 Leer: • Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
28217 Bremen: • Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
28237 Bremen: • Roland Modellbahnstudio GmbH & Co., Gröpelinger Heerstr. 165;
28779 Bremen: • Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
28865 Lilienthal: • Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
29225 Celle: • Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

30419 Hannover: • Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
30161 Hannover: • Modelleisenbahnen im Gleisdreieck, Reimann, Steintorfeldstr. 4;
31135 Hildesheim: • Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
31177 Harsum: • Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
31224 Peine: • City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
31582 Nienburg: • Emil Twele, Langestr. 53;
32427 Minden: • Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
32839 Steinheim-Sandebeck: • Siegfried Heerde, TT-Modellbahn, Leopoldstaler Str. 9;
33098 Paderborn: • Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
33102 Paderborn: • Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
33332 Gütersloh: • Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
33602 Bielefeld: • Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
33613 Bielefeld: • Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
34117 Kassel: • Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
34123 Kassel: • Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153;
34134 Kassel: • Treffpunkt-Eisenbahn, Frankfurter Str. 261;
34414 Warburg: • Modelleisenbahnen-Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
35510 Butzbach: • Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
35708 Haiger: • Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
37176 Nörten-Hardenberg: • Adolf Scheer, Lange Str. 95;
37213 Witzenhausen: • Modellbahnhof Peter Pfaff, Walburger Str. 25;
37235 Hessisch Lichtenau: • Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
37308 Heilbad Heiligenstadt: • Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
37431 Bad Lauterberg: • H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92; • LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
37603 Holzminden: • Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
38100 Braunschweig: • Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
38104 Braunschweig: • Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
38124 Braunschweig: • Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders Jenasteg 6;
38165 Essenrode: • Auto & Bahn, Modelleisenbahn & mehr, Alte Krugstr. 10;
38820 Halberstadt: • Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
38855 Wernigerode: • Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
38889 Blankenburg: • Blankenburger Lokschuppen, Herr Noll, Lange Str. 42;

39104 Magdeburg: • Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
39108 Magdeburg: • Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;
39218 Schönebeck: • Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
39326 Samswegen: • Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
39343 Süplingen: • Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
39576 Stendal: • Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 38;

PLZ-Gebiet 4

40217 Düsseldorf: • Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
40625 Düsseldorf: • Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
40721 Hilden: • Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
40878 Ratingen: • Modellbahn-Auto-Laden, Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
41334 Nettetal - Kaldenkirchen: • Modelleisenbahnen und Zubehör Willy Triepes, Venloer Str. 6;
41460 Neuss: • Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
41836 Hückelhoven: • B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
42281 Wuppertal: • Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45; • Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
42289 Wuppertal: • Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
42697 Solingen: • Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
42699 Solingen: • Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
44141 Dortmund: • Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
44287 Dortmund: • Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
44787 Bochum: • Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Hemer Str. 278; • Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG, Dr.-Ruer-Platz 6;
45145 Essen: • Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
45279 Essen-Steele: • Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
45476 Mülheim/R.: • Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
45479 Mülheim: • Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
46238 Bottrop: • Technoshop, Horster Str. 262;
46483 Wesel: • Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
47051 Duisburg: • Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
47798 Krefeld: • Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
47829 Krefeld: • Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 85;
48145 Münster: • WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
48153 Münster: • Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; • Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
49078 Osnabrück: • JB Modellbahn-Service GmbH, Lotter Str. 16;
49356 Diepholz: • Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
49808 Lingen/Wachendorf: • Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;

PLZ-Gebiet 5

50226 Frechen: • Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
50321 Brühl: • Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
50667 Köln: • SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
51105 Köln: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
51107 Köln: • Lokstation Köln, Inh. Horst Franken, Rösrather Str. 47;
51379 Leverkusen: • Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
51381 Leverkusen: • Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
51469 Bergisch Gladbach: • Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
51645 Gummersbach: • Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
52062 Aachen: • Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
52134 Herzogenrath: • Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
52372 Kreuzau: • Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
52441 Linnich: • Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
53111 Bonn: • Modellbahnstation Bonn, Römerstr. 23; • Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfred Lucht, Stiftsplatz 5;
53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler: • Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
53859 Niederkassel: • Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
55130 Mainz: • Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
55568 Staudernheim: • Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2;
56070 Koblenz-Lützel: • Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 nähe alter Moselbrücke;
56564 Neuwied: • Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
57076 Siegen: • Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
57399 Benolpe: • Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
58135 Hagen-Haspe: • Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
58511 Lüdenscheid: • Gustav Diels Inh. Martin Knust, Werdchler Str. 5;
59065 Hamm: • Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
59269 Beckum: • Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; • Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
59394 Nordkirchen: • Spiele-Zug, Bergstr. 14;

PLZ-Gebiet 6

60311 Frankfurt: • Spielzeugkiste Häfner & Sawinski OHG, Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
60431 Frankfurt: • PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
63619 Bad Orb: • Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
63654 Büdingen: • Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
63897 Miltenberg: • Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
64720 Michelstadt: • Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
65428 Rüsselsheim: • Speed, Märklin-Fachgeschäft, Inh. Jens Andree, Friedensstraße 4;
65510 Idstein: • Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
67069 Ludwigshafen: • Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Gernotstr. 5;
67071 Ludwigshafen: • Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerstraße 3;
67112 Mutterstadt: • Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
67227 Frankenthal: • Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
67373 Dudenhofen: • Lesen und Schreiben Herrmann, Landauer Str. 6;
67655 Kaiserslautern: • DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
67806 Rockenhausen: • Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
68259 Mannheim: • Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
68309 Mannheim-Käfertal: • Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
68519 Viernheim: • HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
69214 Eppelheim: • Modellbahnen Schuhmann, Schützenstr. 22/Ecke Richard-Wagner-Str.;

PLZ-Gebiet 7

70173 Stuttgart: • Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
70176 Stuttgart: • Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
70178 Stuttgart: • Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
70329 Stuttgart: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
71032 Böblingen: • Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
71272 Renningen: • Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8; • HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21;
71334 Waiblingen-Beinstein: • Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
71672 Marbach: • Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
71732 Tamm: • Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
72127 Kusterdingen: • GK Modellbau, Weingartshalde 10;
73207 Plochingen: • Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
73630 Remshalden: • E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
73660 Urbach: • EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
73760 Ostfildern: • VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
74072 Heilbronn: • Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
74613 Öhringen: • Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
74747 Ravenstein: • Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;
75172 Pforzheim: • Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
76133 Karlsruhe: • F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; • Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
76137 Karlsruhe: • Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
76185 Karlsruhe: • Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
76275 Ettlingen: • Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
76437 Rastatt: • BW-Modellbahn Service, L. Bächle, Hindenburgstr. 46;
76646 Bruchsal-Untergrombach: • idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
76684 Östringen: • Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
78050 Villingen-Schwenningen: • Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
78462 Konstanz: • Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
78713 Schramberg: • Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
79098 Freiburg: • Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
79183 Waldkirch: • Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

80634 München: • Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
80992 München: • Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
81667 München: • Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
82110 Germering: • Auto-Modellbahn-Welt Hödl, Untere Bahnhofstr. 50;
83352 Altenmarkt: • Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
84307 Eggenfelden: • Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
84375 Kirchdorf: • Toys + Tech J. Beikken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
85354 Freising: • Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
85368 Moosburg a.d. Isar: • Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
85599 Parsdorf: • Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;
85764 Oberschleißheim; • Eisenbahnparadies Oberschleißheim, Am Fohlengarten 10 B;
88605 Messkirch: • O. Veeser, Inh. Oskar Häuptle, Hauptstr. 13;
88630 Pfullendorf: • Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
89231 Neu-Ulm: • Modellbahn Sindel GmbH & Co. KG, Borsigstr. 7 - 21;
89275 Thalfingen: • Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
89537 Giengen: • Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

90402 Nürnberg: • Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; • Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
90419 Nürnberg: • Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
90459 Nürnberg: • Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; • Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
90762 Fürth: • Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
91054 Erlangen: • Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; • Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
92729 Weiherhammer: • Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26;
94061 Waldkirchen: • Erwin Pollner, Marktplatz 10;
94315 Straubing: • Modellbahncenter, Inh. H. Riedel e. K., Am Hagen 10;
95028 Hof/Saale: • Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
95615 Marktredwitz: • Modellbahn-Börse Hans Hofmann, Dammstr. 6;
96215 Lichtenfels: • Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
97437 Hassfurth: • Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
97842 Karbach: • Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
98527 Suhl: • Modellwelt Pietsch, Inh. Jürgen Pietsch, Gothaer Str. 13;
98530 Dillstädt: • Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrenweg 4 A;
98574 Schmalkalden: • Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
98617 Meiningen: • Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
99084 Erfurt: • Modellbahn & Zubehör, Steffi Ramsthaler, Fischersand 52; • Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
99086 Erfurt: • bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
99310 Arnstadt: • Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39;
99423 Weimar: • Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
99510 Apolda: • Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
99610 Sömmerda: • Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
99752 Bleicherode: • Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
99867 Gotha: • In der City, Mönchelsstr. 23; • Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

7850 Edingen/Enghien: • Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

2860 Söborg: • Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

75009 Paris: • Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

Hong Kong: • Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

2283 VJ Rijswijk: • De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
4845 CE Wagenberg: • De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
5614 GB Eindhoven: • Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
7315 BB Apeldoorn: • Theo Wentink, Loseweg 39;
9466 PG Gasteren: • Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

1060 Wien: • Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
1070 Wien: • Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
4810 Gmunden: • Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
4563 Micheldorf: • Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

14222 Trangsund: • Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
21144 Malmö: • Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

2543 Lengnau: • Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
4051 Basel: • Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
4053 Basel: • Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;

Tschechische Republik

11000 Praha: • Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
12000 Praha 2: • Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

H-1084 Budapest: • Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Fleischm.: Sets / Loks / Wagen / Zubehör z.B. 4894K Set Gambrinus 269,-; 1320 BR 80 DB 85,-; 1355 Mogul US 229,-; 4010 BR 89 DRG 103,-; 4062 BR 64 DR 115,-; 4070K BR 70 DB 123,-; 4093 BR 94 DB 98,-; 4113K BR 13 DRG 179,-; 4138K BR 39 DB 159,-; 4157 BR56 DB 164,-; 4878K BR 78 SAAR 159,-; 1341 Union Pacific 115,-; 4225/1 BR V60 DB 89,-; 4230/6 V100 DB 69,-; 4231 BR 212 DB beige/blau 74,-; usw.!!! Umfangr. „Fl.-H0-Liste" (auch gebrauchte und ältere Fahrzeuge und Zubehör) nur gegen 1,- Euro Freiumschlag!!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 oder www.zentral-station-berlin.de **G**

Verk. Eisenbahnsammlung: 85 Lokomotiven, 80 Züge bespannt, Dreileiter, Spur H0, Märkl., Fleischm., Roco, Liliput, Rivarossi, Lima, Piko, Brawa, Trix (ohne Kart.), nicht gelaufen. Abg. kompl., Preis VB. Tel. (0851) 43165

Bitte keine Briefmarken!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung

Telefon (0 75 24) 97 05-40 / (0 75 24) 97 05-41 / Fax (0 75 24) 97 05-45

Gleichstrom: Roco, Fleischm., Trix, etc., z.B. Zuckersusi, ET 85 DRG, Pers.- u. Güterw., 6-seit. Liste gegen 0,55 Euro Rückporto. Thomas Vetter, Erlkamer Str. 42, 83607 Holzkirchen

Verkaufe wegen Teilauflösung 2L=: Fleischmann, Piko, Sachsenmodelle, Trix, Roco H0. Liste bei: Wendler, Tel. (0172) 1765173 oder gepard@foni.net

Ihr Wunschmodell haben Sie vergeblich hier und dort gesucht, aber trotz Zeit- und Geldaufwand nicht gefunden? Haben Sie denn schon einmal einen Blick in unsere Liste geworfen? Garantieren können wir zwar den Erfolg nicht, aber unsere jeweils aktuelle Angebotsliste an Gebrauchtware Spur H0 und Literatur erhalten Sie kostenlos. Kein Rückporto - keine Schutzgebühr. Sie können in Ruhe zu Hause auswählen. Nur Postkarte oder Fax an: SHMV-Versand, Abt. MI, Emilienstr. 60, 45128 Essen, Fax (0201) 7266655 **G**

Rivarossi, Lima, Jouef, Röwa, Hag, Brawa, Liliput, Klein, Trix, amerikanisch usw. z.B.: Rivarossi: 13 württemb. Klasse K 1802 219,-; 1357 BR 89 DRG 113,-; 1359 BR 77 DR 129,-; 1375 bayer. Mallet (BR 96) grün 185,-; 5208 Turbinenantriebslok FS 249,-; Trix: 22414 BR 98 DRG 119,-; 22425 BR 54 DB 129,-; BR 111 DB beige/blau 99,-; 22560 ICE DBAG 3-teil. 239,-; usw. „Rivarossi-Trix-Liste" nur gegen 1,- Euro Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 oder www.zentral-station-berlin.de **G**

Verk. Pi. BR 81 55,- Euro; 80 35,- Euro; 89 50,- Euro; 50 55,- Euro; 65 (N) 40,- Euro; V 130 45,- Euro; Nohab 35,- Euro und 50,- Euro; E 211 50,- Euro; ES 499 50,- Euro; Gü. BR 42 100,- Euro; V 200 40,- Euro; BN 150 35,- Euro; V 100 30,- Euro; Mä. E103 75,- Euro; BR 24 50,- Euro; 89 25,- Euro; Li. E184 30,- Euro; TR V100 50,- Euro; Schicht Doppelstock 30,- Euro; Personenwg. ab 10,- Euro; engl. Oldtimerlok 50,- Euro; TT-Bus 25,- Euro. Ehrenhardt Garbisch, Carl-Schorlemmer-Ring 27, 06122 Halle, Tel. (0345) 8055946

Märklin-Insiderwagen 2000, 2001, 2002, 2003, kpl. 85,- Euro; Museumswagen 1992 u. 2000 je 35,- Euro; alle Wagen neu und originalverp. 2 x Güterwagen weißer Riese je 12,- Euro. Tel. (06743) 2473

Trix Express: Dampflok 01 Nr. 763; 3 x Blech-D-Zugwagen 20/178 20/175 DSG-Speisewagen im OK; 1 x HW, 5 gerade Schienen neu; 1 x Trafo VB 180,- Euro. Tel. (02154) 6668

Fleischm.: 5127, 5128, 5129 2x á 20,-; 5205 2 x á 6,-; 5371 13,-; 5470 14,-; Roco: Clean 12,-; Märklin: 4661 14,-; Brawa- u. Viessmann-Laternen á 3,-. Tel. (06864) 1825

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Modellbahnsammlung Märklin oder Fleischmann - gerne auch Nachlass oder gr. Anlage. Bevorzuge Material der letzten 20 Jahre. Lege Wert auf gepflegtes Material (wenn möglich mit Originalkarton). Garantiere eine seriöse Abwicklung - zahle für ausgewählte Märklin-Stücke bis 75 % vom Koll 2004. Angebote bitte an: Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 37079 Göttingen, Tel. (0551) 505070 oder Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Suche Dampflokset (Lok + 2 Wagen), Spur H0, eines russischen bzw. sowjetischen Herstellers. (Karton mit kyrillischer Aufschrift.) Lothar Polenz, Gisbert-Cremer-Str. 59, 51373 Leverkusen 1

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

Suche Märklin-Lok E 103, Nr. 3053 gebraucht. Tel. (05223) 71506 und Fax

Uralt-Eisenbahn der Spuren I, II und Bodenläufer-Zug, nach Möglichkeit komplett, von Liebhaber gesucht. Wir sind seriös, Selbstabholer und bezahlen in bar. Wir freuen uns, wenn Sie etwas für uns haben und uns unter Tel. (02171) 366763 anrufen.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Trix, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gerne große Sammlungen. Bezahle immer in bar u. bin Selbstabholer. Ich würde mich über ein Angebot freuen. Tel. (05608) 95023 Fax (05608) 95025

Suche Modelleisenbahnen aller Art H0, TT, N, Z, I und LGB, auch große Sammlungen. Angebot an J. Berndt, Nordstr. 2a, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923666 oder Fax (05656) 923666

Modelleisenbahnen aller Art und Baugrößen, Eisenbahnbücher, Modellautos, altes Spielzeug kauft und verkauft: Such & Find, Mozartstr. 38, 70180 Stuttgart; Mo. - Fr. 9 - 18 Uhr, Sa. 10 - 14 Uhr. Auch Ankauf per Post u. Versand! **G**

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax: (06061) 921693, A. Hotz **G**

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix, usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700, Fax (06106) 16104 **G**

Suche H0-Sammlungen/-Anlagen, aller Hersteller. Bitte nur neu / neuwertige Modelle anbieten. Tel. (02641) 912450 o. (0172) 2020433

Möchten Sie Ihre H0-Modelleisenbahn- Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Brünierte, orig. Lokradsätze u. 5-Anker-Motoren. Radsätze a. f. andere Hersteller. Fahrgestelle a. defekt interessant. Freundl. Angebote m. Preis an Fax (09499) 902063

Suche Modellbahnsammlungen von Märklin, Flm., Roco, Brawa, usw. Bevorzuge gerne große Sammlungen. Bin Selbstabholer u. zahle immer in bar. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

EMS-Zubehör (Trix, H0) gesucht: Ausgerüstete Loks (H0-2-L) oder Baustein (H0). Florian Läpple, Tel. (06252) 672890 Fax (06252) 672906

VERKAUF
Loks + Wagen TT

TT-Spur BR 23 55,-; BR56 49,-; BR86 45,-; BR 250 40,-; BR81 + 92 + V36 je 24,-; BR130 + 221 je 20,-; VT172 + Beiw. 35,-; E211 + 42 je 35,-; BR 254 + E94 je 45,-; Kasten 30 Jahre TT 70,-; FDJ-Zug 120,-; Doppelstock 14,-; Weichen je 6,-; alte Zeukewagen im OK je 5,-; Kessel 2-achs 2,50; E70 Herr braun 350,-; grün 170,-; BR110 rot 40,-; gelb 55,-; Tillig BR86 Foto 70,-. Tel. (0340) 2212094

Hobbyauflösung TT. Listen gegen Freiumschlag + 0,55 Euro extra Briefmarke. Loks - Wagen - Gebäude - Elektrik - uvm. Christian Hellberg, Schulstraße 48, 76689 Neuthard, Tel. (07251) 440514



VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Spur N: Roco: 02061S Eilzugw.-Set: 6 Eilzugw. DRG 109,-; 24002 Hechtw.-Set: 8 Hechtw. DRG 179,-; 23005 VT 11.5 TEE 4-teil. 139,-; 23015 VT 11.5 4 x Zwischenw. 64,-; 23220 BR 215 DB dkl.-rot 44,-; 23259 BR 290 DBAG „Cargo" verkehrsrot 59,-; 02158A BR 1044.27 ÖBB rotorange 69,-; 23229 BR 144.5 DB grün 64,-; 23236 CC 7107 SNCF 74,-; 23276 BR 143 DR dkl.-rot 84,-; 23291 BR 150 DBAG neurot 79,-; weitere Roco-N-Fahrzeuge www.zentral-station-berlin.de oder Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 **G**

Neuware Spur N, Arnold, Roco, Kato, Fleischmann, Lima. Völlig unbespielt. OVP. Top-Qualität. Liste Freiumschlag oder dr.m-hessel@t-online.de - Hessel, 74243 Langenbrettach, Ulmenstr. 21

Verkaufe: Märklin Spur Z aus Vitrinensammlung: Dampfloks, Personenwagen, Güterw., Schienen, Weichen u. s. Zubehör. Alle Loks sind gereinigt u. fahrbereit. Auf Loks und Wagen 30 % Rabatt. Günther Kronen, Kolbenzeil 16a, 69126 Heidelberg, Tel. (06221) 301633

Piko: BR55 75,-; BR65 39,-; BR118 + T435 + BB2200 je 19,-; Tsch. S4 25,-; Doppelstock 20,-; Y-Wagen 11,-; Dänische 14,-; Donnerbüchsen 6,-; Güterw. 4,-; Oberleitung + Masten für kompl. Anlage 150,-; Container 4-achs 8,-; Halbschranken 9,-; Arnold: BR96 blau 160,-; T2 45,-; BR 95 110,-. Suche Set E44 + Wagen Trix DR Ost + BR95 + Güterw. Arnold DR Ep. IV. Tel. (0340) 2212094

Verk. Modellb.-Anl., Rohbau, N, Piko, 130 x 230, klappbar, 5 gl. Bhf, 6 Trafos, Schienen, alle Abm.,Kr.-Weich., 22 Loks, 5 Triebw., 2 Dopp.-St.-Zg., 22 D-Zugwg., 85 Güter- u. Pers.-wg. (z.T. Oldtimer), VB. Tel. (030) 5124944

N-Anlage, 120 x 70, neu, Nebenbahn mit Verdeckbahnhof und Schotterwerk 399,- Euro VB; Trix BR 232 100,-; neu Flm. BR 212 70,-; neu BR 218 70,-; neu BR 110 85,-; Trix BR 261 55,-; Arnold BR 211, neu, 55,- sowie Weichen Trix u. Peco ab 10,-; Wagen Piko, Trix, Arnold, Flm., Roco, ab 3,-; Signale, Lampen und Oberleitung sowie Trafos Flm. ab 30,-. Tel. (0170) 7035647

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Ich suche einen vierteiligen, tschechischen Doppelstockwagen von Piko-N. Tel. (03621) 400534

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 92590 40 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Haben Sie eine N-Spur-Modelleisenbahn- Sammlung zu verkaufen? Ich suche eine. Rufen Sie an. Tel. (02256) 695 Fax (02256) 7408

Spur-N-Sammlung oder große Anlage, auch umfangreicher, von privat gesucht. Tel. (04221) 398887 oder (0177) 5180889

Kaufe N + Z in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Mobil (0171) 7922061, Tel. (06106) 9700 Fax (06106) 16104. **G**

Suche Piko N: 4-achs Tankwg. „Buna"; „Schwedt"; CSD dkl.-grün; Tonnendachgüterwg. in Rot und russ. Weitstr.-Wagen mit Mitropaaufdruck. o.ä. Schüller. Tel. (0172) 3802214

ANKAUF
Loks + Wagen allgemein

Suche Skandinavische Modelle (Schweden (SJ), Dänemark (DSB), Norwegen (NSB) der Baugrößen H0 und N, Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, Pocher, Lima, usw. alles von Interesse (auch Einzelstücke). Seriöse Abwicklung und faire Bezahlung garantiert. Lars Neuffer, Gerhard-Gerdes-Str. 17, 37079 Göttingen, Tel. (0551) 505070, Fax 5050750, E-Mail: lars-neuffer@t-online.de

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware und größere Sammlungen erwünscht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: (02841) 80352

Suche alle Spurweiten und Größen. Waldemar u. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld. Tel. (06621) 78273 und Fax

Suche Eisenbahnen der Fa. Märkllin aller Spurweiten auch Zubehör, Einzelstücke oder Sammlungen. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + schnelle und seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel. (09075) 8391 und Fax G

VERKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Zahlreiches Digital-Zubehör von Märklin in OK und Anleitung. Modellbau „H0" von Faller, Vollmer, Pola Liste auf Anfrage: Patrick Engels, Finkenweg 2, 88138 Weissensberg, Tel. (08389) 984526 Mobil: (0151) 140596 29

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

BR 01, 03, 41	89,50 €	BR	106	49,00 €
BR 01, 03, schn.	89,50 €	BR	110	51,00 €
BR 38	71,00 €	BR	118	55,00 €
BR 52	54,00 €	BR	130	62,00 €
BR 56	73,00 €	BN	150	46,00 €
BR 64, 75	63,00 €	VT		38,00 €
BR 86	66,00 €	SVT		59,50 €
BR 94	59,50 €	ES	499	49,50 €

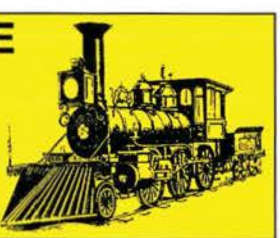
Verbesserung von Fahreigenschaften

BR 17 Roco	42,00 €	BR 22 Fl.	7,00 €
BR 58 Roco	48,00 €		

Fertigmodelle der sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Preisliste gegen Einsendung von 2,00 €.

Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · Fax (0 37 2 6) 70 05 75

SAMMLER-SERVICE
Sie klicken - wir schicken!
www.us-trains.com
sammler-service@gmx.de
Alle amerikanischen Modelleisenbahnen
85298 Scheyern, Bergstr. 7
☎ 0 84 41/22 44



Gönnen Sie sich mal eine Zigarre aus Limburg



Akkutriebwagen der BR 517 (ETA 176) mit Steuerwagen in H0.
Ab September 2005 bei Naumburg & Partner GbR, Romröder Str. 4, 36304 Alsfeld.
Bestellhotline/Anrufbeantworter/FAX: 0 91 02/9 99 38 08

Kleinanzeigen,
die nach Anzeigenschluss eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Verkaufe Märklin: Digital-Controll-Unit 6021 170,- Euro; 2 x Controll 806035 je 40,- Euro; Alles zusammen 230,- Euro. R. Seifert, 96114 Hirschaid, Tel. (09543) 5704

Verk. neue Bausätze: B & K: Wagendrehscheibe (33.015) 30,- Euro; Kibri: 2 x Bahnsteig Detmold (9554) je 23,- Euro; Bhf. Langenthal (9504) 25,- Euro; Loksch. (9436) 18,- Euro; Bhf. Altkirchen (9532) 33,- Euro; Pola: Bhf. Bad Dürkheim (654) 75,- Euro; Bahnwärterh. (707) 11,- Euro; Faller: BW-Teile (139) 20,- Euro; Vollmer: Loksch. (5753) 36,- Euro; Piko: Verkaufsbüro (61127) 12,- Euro. Dörwaldt; Tel. (02151) 775040

Über 200 Modelle
Vitrinen in großer Auswahl
- Sammler- und Glasvitrinen
- Glasbausysteme und Vitrinen auf Sonderanfertigung

Die hier abgebildete Vitrine bieten wir Ihnen zum Sonderpreis an!



Maße: 80 x 37 x 180 Vitrine
auf Rolle u. Schiebetüren
Art. EVI-17
Sockel weiß oder schwarz
330,- € zzgl. MwSt. + Fracht

PRESENTS Vitrinen
Schäferstr. 46 • 59174 Kamen
Tel. (02307) 96 37 91 • Fax 9 10 91 82
E-Mail: catalog@presentsvitrinen.de
www.presentsvitrinen.de

Hausbausätze / Figuren / Zubehör Farben Restposten!!! Neu aus Geschäftsauflösungen mind. 30 % Rabatt z.B. Noch, Faller, Kibri, Vollmer, Heki, Heljan, Preiser, Busch, Brawa, usw.!! „Zubehör-Liste" nur gegen Freiumschlag!!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel./Fax (030) 8736356 oder www.zentral-station-berlin.de G

was? **www.johofi.com**

F·G·B
www.garten-bahnen.de

PERMO
Perleberger Modellbauartikel
19348 Perleberg, Bäckerstr. 19, Tel. 03876/613001

NEU!! TT LPG Werkstatt	32,95
TT Dungstreueranhänger T 087	19,95
NEU!! TT Wohnwagen „Bastei"	18,95
H0 Dungstreueranhänger T 087	24,95
NEU!! H0 Wohnwagen „Bastei	19,95
Spur 0! Bienenwanderwagen	49,95

www-permo-miniaturen.de

ANKAUF
Zubehör + Gebäude H0

Suche Roskopf-Modellautos möglichst unbespielt in OVP (kein Militär), auch ganze Sammlungen. Angebote bitte an marchandising@t-online.de

VERKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Minitrix: Ca. 160 Gleisstücke, 6 elektr. Weichen, 2 doppelte Kreuzungsweichen mit Schalter und Taster nur komp. 120,- Euro. Siedlungshäuser div. St. 2,- Euro. Tel. (0511) 416889

Neumotor - Kompletteinbau mit Schwungmasse für TRIX und LILIPUT - H0 Modelle

Saxonia	€ 74,00	BR 86	€ 59,00
BR 01, 03, 41 à	€ 69,00	BR 89	€ 69,00
05 Lili., E05 Trix à	€ 79,00	BR 91	€ 69,00
BR 12 Lili.	€ 79,00	E 94 Trix, Lili. à	€ 69,00
BR 18 Trix	€ 69,00	BR 95 Piko, Lili. à	€ 69,00
BR 23, 24 à	€ 59,00	BR 96, 98 Riva à	€ 99,00
E 36/Ep. 3.6 Trix	€ 74,00	BR 99 Herr	€ 69,00
BR 38 Piko, Trix à	€ 69,00	V 100 Trix	€ 79,00
BR 42 Trix	€ 79,00	BR 106 / V 60	€ 59,00
BR 45 Lili.	€ 79,00	BR 110 / V 100	€ 46,00
BR 52 Piko, Lili. à	€ 69,00	BR 118 / V 180	€ 49,00
BR 54 Trix	€ 79,00	BR 120	€ 69,00
BR 55	€ 59,00	BR 130	€ 57,00
BR 56	€ 59,00	VT 135	€ 79,00
BR 61 Riva, Lima à	€ 74,00	VT 137 / BR 185	€ 63,00
BR 64	€ 57,00	SVT 137	€ 59,00
BR 66	€ 69,00	BN 150	€ 44,00
BR 75 Piko, Lili. à	€ 57,00	V 200 DB	€ 59,00
BR 84	€ 69,00	ES 499	€ 69,00

Einschicken -> Umbau auf super Langsamfahrt * hohe Zugkraft * langen Ausrollweg

Steffen Meier
Staßfurter Höhe 54 · 06449 Aschersleben
Telefon (0 34 73) 81 46 10

Modellbahnvertrieb
Mercurstraße 22 · Tel. 0 26 03 / 1 23 18
Telefax 0 26 03 / 67 20
D-56130 BAD EMS

Rhein-Lahn
Beate Knopp

GÜTZOLD	**Dampflok,** BR 75.555 ex. Sächs. XIV HT, schwarz/rot	Ep. 3 DR 40100	2L	€ 209,95
*GÜTZOLD	**Dampflok,** BR 52.707 mit Steifrahmentender und Schnittstelle, schwarz/rot	Ep. 3 DR 52100	2L	€ 179,95
*GÜTZOLD	**Diesellok,** BR 119.200-4, 6-achsig, Spitzenlicht unten, creme/rot	Ep. 4 DR 34300	2L	€ 119,95
PIKO	**Dampflok,** BR 94.2066 ex. Sächs. XI HT, schwarz/rot	Ep. 2 DRG 50062	2L	€ 212,95
PIKO-HOBBY	Ellok, BR 185.066-8 Mehrsystem, verkehrsrot/grau, 4-achsig	Ep. 5 DB AG 57430	2L	€ 49,95
BRAWA	**Dieseltriebwagen,** „Interconnex 003-T2" 3-teilig, weiß/blau/gelb, m. Dec.	Ep. 5 PB 0715	3LW	€ 205,00
*GECON	**KEG-Diesellok,** Klasse 2100, 6-achsig, grün/gelb/grau	Ep. 5 KEG 49208	2L	€ 143,95
TILLIG-H0	**KEG-Diesellok,** # 010, 4-achsig, ex. V 75, grün/gelb/grau	Ep. 5 KEG 72023	2L	€ 135,95
*LILIPUT	**Schweiz.-Autotransportwagen**-Set, 2-teilig mit Dach, grau, 2-achsig	Ep. 4 BLS 240074	2L	€ 38,95
BACHMANN-Spur- On30	**US-Dampflok,** 28-TON TWO TRUCK CLASS B Climax # 6, m. weißem Zierstreifen	US LRL 25763	On30	€ 229,95

BROADWAY LIMITED US-Dampfloks...neu eingetroffen, schauen Sie in unseren Internet-Shop!
EXCLUSIV Spur H0 Wehrmachts-Güterwagen-Sondermodelle mit Militärfahrzeugen beladen...bitte anfragen oder ebenfalls in unserem Internet-Shop schauen!

→ www.modellbahn-knopp.de ←

Verkauf solange Vorrat reicht - Versand nur Vorkasse oder Nachnahme plus Porto/Verpackungskosten. Bestellung bitte schriftlich! - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten! * = Lieferung nach Erscheinen.
Internet: www.modellbahn-knopp.de, E-Mail: info@modellbahn-knopp.de

Verkauf
Zubehör + Gebäude allgemein

Märklin: Sp.-0-Signale, e magn. 13956 mit 1 u. 2 Flügeln gg. Gebot u. EB-Magazin 1969 - 80 evtl. gratis. Manfred Carl, Gehrenbergstr. 18, 88094 Oberteuringen

Verkauf
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe: Miba Bd. 1 u. 2 (1948 - 50), die ersten 4 Hefte fehlen, mit losen Jahreseinbänden. 75,- Euro + Versand. Tel. (0202) 598767

Monatszeitschrift „Die Dampfbahn" der Ulmer Eisenbahnfreunde, 3 Bd., fest gebunden, Hefte 06 - 48 gegen Gebot. Tel. (0921) 44476

Videos, 45 Stck., hauptsächl. Österreich, pro Stck. 3,- Euro, nur Gesamtabgabe. Dabei auch U-Bahn Wien, Wiener Str.-Bahn, Berliner S-Bahn, u.a. - Abgabe gegen Gebot: Kursbuch D. Militär-Urlauberzüge - MUZ + KB-Winterausgabe 1937 - 1938 + 14 Verz. der SF-Züge - Nov. 1942. Bernhard Eckenroth, Tel. (06181) 84220

Modelleisenbahner Jahrgänge 1982 - 2000, ungebunden abzugeben, 10,- Euro pro Jg. + Versand. Wolfgang Thierbach, Freistr. 54, 06295 Lutherstadt-Eisleben, Tel. (03475) 682113

Wegen Aufgabe nochmals reduziert: Literatur, Bücher, Monatshefte, Sonderhefte, DV u. A., Kataloge, Sonstiges. Mehrseitige Liste von: Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Verkaufe MEB 1963 bis 2004 ungebunden. 1963 bis 1973 teilw. unvollst. für 100,- Euro. Selbstabholung nach Absprache. Tel. (03332) 23615

Die Bagdadbahn und ihre deutschen Bauingenieure neu! 172 S., illustriert, 17,80 Euro. Best: phei2871@aol.com **G**

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll's Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. (06172) 3024 56 **G**

Verk. aus Sammlg.-Auflösung umfangreiche Eisenb.-Lit. / Bildmap. / Kursbücher. Liste gegen Rückumsch. A5 bei Uta Lange, Herzberger Str. 28, 01239 Dresden, Tel. (0351) 2843971

Literatur, Videos & DVDs zum Schienenverkehr & zur Modellbahn - innerhalb Deutschlands versandkostenfrei. Fordern Sie den kostenlosen Newsletter an. HENNIG SIB, Tel. (0341) 91 28648, bestellung@bahnundbuch.de **G**

Verkaufe MEB 5-12/96 8,- Euro; 1997 - 2003 je Jahrg. 12,- Euro; EK 2/78, 6 H. 79, 6 H. 80, 7 H. 81, 3 H. 82, 3 H. 83, 2/84, 2/88 je Heft 3,- Euro. Alle Preise + Porto. Fax (06131) 1560825

Roco-Modellbahn-Sammler-Kataloge, Loks + GWg + PWg. Tel. (06045) 1279, E-Mail: www.bestkataloge.de **G**

neu: www.bahn-buch-und-video.de **G**

Ankauf
Fotos + Dias

Suche alles zum Thema Harzer Schmalspurbahnen, besonders Fotos, Dias, Bücher und Broschüren, Pläne. Ralf Kasten, Dorfstraße 35, 19089 Zapel, Tel. (0173) 6210168

Suche Fotos / Dias von DR-Bahndienstfahrzeugen, Hilfszugwagen, Schneeschleudern, Schneepflügen und Dienstgüterwagen, auch Zeichnungen und techn. Unterlagen. Tel. (02385) 69309

Suche Fotos und Unterlagen vom E.-Triebwagen BR 280 DR und über dessen Verbleib. Torsten Ehrhardt, Große Diesdorfer Str.193, 39110 Magdeburg, Tel. (0160) 4437922

Suche qualitativ gute Eisenbahnfotos (Originale) von deutschen Eisenbahnen (auch ehem. deutsche Gebiete). Gefragt sind alle Bahnmotive (Bahnhöfe, Züge, Lokomotiven etc.). Kaufe auch Sammlungen oder Nachlässe.
Chiffre M-2/38921

Urlaub

Erzgeb.-Dresden: Kleinbahnstr. Freital - Kipsdorf, z. T. nach dem Hochwasser wieder aufgebaut, Fewo, Fe.-Haus ruh., ländl. Ortsrandlage m. v. Kleintieren. Bitte HP anf. Tel. (03504) 613921 www.landurlaub-osterzgebirge.de G

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz Ferienwohnung 2 - 3 Pers, 4 - 6 Pers, 5 - 7 Pers.; Zimmer mit WC u. Dusche, TV - Radio, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend, Braunlager Str. 10, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de - de Harz Hotel Füllgrabe G

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel..., im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer m. Bad/WC, inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 G

FH + Ap., Insel Usedom, Ostsee 200 m, Hund, bis 30.4. 13,- Euro p.P./T. Tel. (0331) 872720 G

Spanien!! Urlaub auf ruhiger Finca, zw. Valencia / Alicante; 10 km zum Meer: Zimmer: Ü/F, pP/Tag: 25,- Euro. H. Weber, Apdo 99; E-03750 Pedreguer / Espana G

Plandampfabenteuer Brockenbahn im Harz, Villa Regina, Fewos + DZ, insges. 18 Betten, ab 16,- Euro p.P./Tag, mit Naturfelsengarten, auch Transfer z. Selketalbahn mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218, www.ferienwohnungen-schierke.de oder www.brocken-taxi.de G

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 G

Dies + Das

Suche Brawa-Kastenbrücke Messing und alles über Unkrautvernichtungszüge in den 60ern. Tel. (06439) 1788 ab 19 Uhr

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlusstermine 2005 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Anzeigenschluß	Erscheinungstermin
3/05	Mi. 19.01.05	Fr. 25.02.05
4/05	Mi. 23.02.05	Mi. 23.03.05
5/05	Mi. 16.03.05	Mi. 20.04.05
6/05	Mi. 13.04.05	Mi. 18.05.05
7/05	Mi. 18.05.05	Mi. 15.06.05
8/05	Mi. 15.06.05	Mi. 13.07.05
9/05	Mi. 20.07.05	Mi. 17.08.05
10/05	Mi. 17.08.05	Mi. 14.09.05
11/05	Mi. 14.09.05	Mi. 12.10.05
12/05	Mi. 19.10.05	Mi. 16.11.05

Anzeigenabteilung
Telefon 0 75 24/97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24/97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24/97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahnfreunde treffen sich in Stuttgart und München beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de

1 Paar Loklaternen Osmeka 1966 Petr. Vorst. Scheibe, VB je 50,- Euro; 1 Zugschl.-Laterne Osmeka Karbid. Foto auf Anfr. Tel. (09131) 59778

Lokschilder 99601, V200105 gegen gleichwertige DR-Schilder abzugeben. Suche EDV-Schild BR 44 KST. Tel. (0341) 4793900

Modellbahnausstellung im Schloss Mühltroff an der B 282 am 19./20.2.2005 und 26./27.2.05 von 10 bis 17 Uhr.

H0: 20-ft.-Cont.-Waggon, KK, in Gleich-/Wechselst., limit. 200 St. 23,- Euro inkl. Porto je St. Info: christl. modellbahn team e.v., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

TT-Kühlwaggon, KK, limitiert 200 St. 24,- Euro inkl. Porto je St. Info: christl. modellban team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Suche originale betriebsverschmutzte BW-Schilder, BW Bautzen, BW Zittau, BW Nossen, BW Meiningen, BW Probstzella, BW Heringsdorf, BW Neuruppin, BW Grunewald, BW Zwickau, auch andere BW-Schilder anbieten. Steffen Coconi, Froser Str. 3, 06467 Hoym, Tel. (0173) 6673036

Suche Lokschilder und Fabrikschilder sowie Beheimatungs- und Eigentumsschilder. Tel. (030) 95994609 oder (0179) 5911948, Hannemann

Gebe ab: V60, V100, V180, 118, 106, 143, V200, 243, 242, 250, 155, 01, 52, 38, 74, Waggon-Plastikschilder. Nur gegen frankierten Rückumschlag. René Guther, An den Eichen 7b, 14513 Teltow

Folgende Verlage sind lieferbar: Ad Oculos, Bahnladen, Beelfoto, BEM, Bild + Heimat, Böttger, EK (Tosk.-Ser.), EK-Postk., Holzborn, Jacobi, Minirex, Terthel, Radke, Reiju, Schäfer-Verlag und Schweers + Wall + Kristandt. Gewünschte Verlage bitte anfordern. Gegen Unkostenerstattung 2,80 EUR. Jürgen Schmahl, Aachener Str. 128, 52076 Aachen, Tel. (02408) 2328

Tausche Lokschild = Deutsche Reichsbahn V200245 Aluguss, Riffelgrund = suche gegen Aufpreis Lokschild von BR 75-58-38-94. Fritz Reichold, Gründaugasse 1, 63505 Langenselbold

Eisenbahn-Motivbriefmarken ca. 500 St., in 2 Alben und ca 200 Umschläge mit Eisenbahn-Sonderstempel abzugeben. Gegen Gebot oder Absprache. Jürgen Kalisch, Clevornstr. 9, 48153 Münster, Tel. (0251) 795175 (AB)

BÖRSEN + AUKTIONEN

www.modellbahnboerse-berlin.de jeweils von 10 - 14 Uhr 99084 - Erfurt comcenter Brühl Mainzerhofstr. 12 (hinter d. Dom) am Sonnabend 22.01.2005; 10319 - Berlin Abacus Tierparkhotel Franz-Mett-Str. 3 - 9 am 23.01.2005; 01069 - Dresden Robotron Zinzendorfstr. 05 am 30.01.2005; 04109 - Leipzig Hauptbahnhof Sonnabend 05.02.2005; 09111 Chemnitz Stadthalle Theaterstr. 03 am 27.02.2005. Info: Herzog / Tel. (030) 56400536 / Postfach 520555 / 12595 Berlin **G**

Modelleisenbahnbörse am 23. Januar 2005, am 20. Feburar 2005 und 20. März 2005 in der Zeit von 9 - 13 Uhr im Gasthause „Zum Lindenhof" Neuendorfer Straße 70, 14480 Potsdam-Drewitz. Info: Heinz Wolff, Kienbergstr. 37, 12685 Berlin, Tel. (030) 54801844 Fax: (030) 54801845 **G**

www.freiburger-Spielzeugboerse.de Samstag, 26.2.05 von 11 - 16 Uhr, Messehalle 3, Messe Freiburg im Breisgau, Info: Tel. (0761) 2922242 **G**

18. Heusweiler Modellbahnmarkt am 27. Februar 2005 von 10 - 16 Uhr im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler-Wahlschied, Info: Tel. (06806) 83493 **G**

Modellbahn-, -auto-, Blech, Spielzeugmarkt, Ankauf, Verkauf, Tausch von Modelleisenbahnen, Modellautos, Blechspielzeug, Zubehör, jeweils sonntags 10 - 15 Uhr am 16.01.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 23.01.2005 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, am 30.01.2005 in 96101 Hallstadt, Bettelseehalle, am 13.02.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, am 27.02.2005 in 95482 Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, am 06.03.2005 in 96101 Hallstadt, Bettelseehallte, am 13.03.2005 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus. Info und Tischbestellung unter Tel. (07331) 938640 www.algado.de **G**

26. Ramsteiner Modelleisenbahnbörse: 20. Febr. 05, Haus des Bürgers, 10 bis 16 Uhr. Alle Spuren. Anmeldung erforderlich. MBF Westpfalz / Küster. Modellbahnfreunde Westpfalz, Kreuzhof 8, 66877 Ramstein, Tel. (06371) 42659 **G**

6.2.05 Modellbahnbahnbörse von 9 - 14 Uhr in der Landskron-Brauerei Görlitz. Info unter Modell Bahnhof, Tel. (03581) 661748 **G**

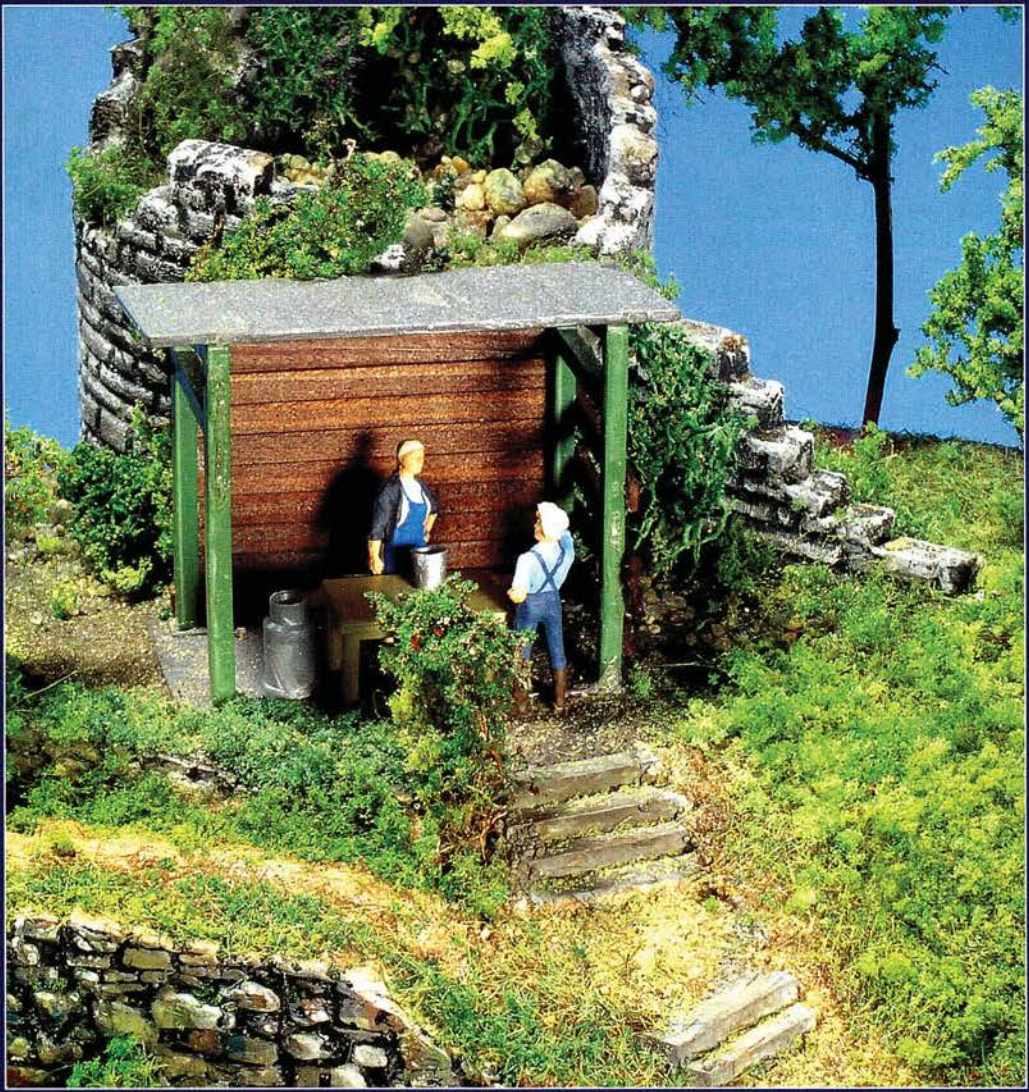
Am 12.03.2005 findet in Gera, Zoitzbergstraße 3 wieder von 10 bis 15 Uhr eine Modellbahnbörse statt. Nächste Börse findet am 29.10.2005 statt. Infos und Tischbestellung unter Tel. (0365) 7119199 oder unter Boje 1975@web.de **G**

Original Bernauer Modellbahnmarkt Terminübersicht für 2005: 13. Februar; 17. April; 18. September; 20. November; von 9 - 13 Uhr; in der Stadthalle am Steintor in 16321 Bernau, Berliner Str., Tischbestellung: Tel. (030) 9446355 **G**

30.01.05 von 10 - 15 Uhr, Auerbach Vogtl.: Modelleisenbahnmarkt im Gasthof Eiche, Klingenthaler Str. 22. Info: Steglich, Mobil: (0171) 7940676, Fax: (08805) 8138 **G**

Der fröhliche Weinberg: Sehr frei nach Zuckmeyer lässt der Modellbahner Rebhänge in H0 nun dank Busch mit einfachen Mitteln entstehen.

In Vino Veritas



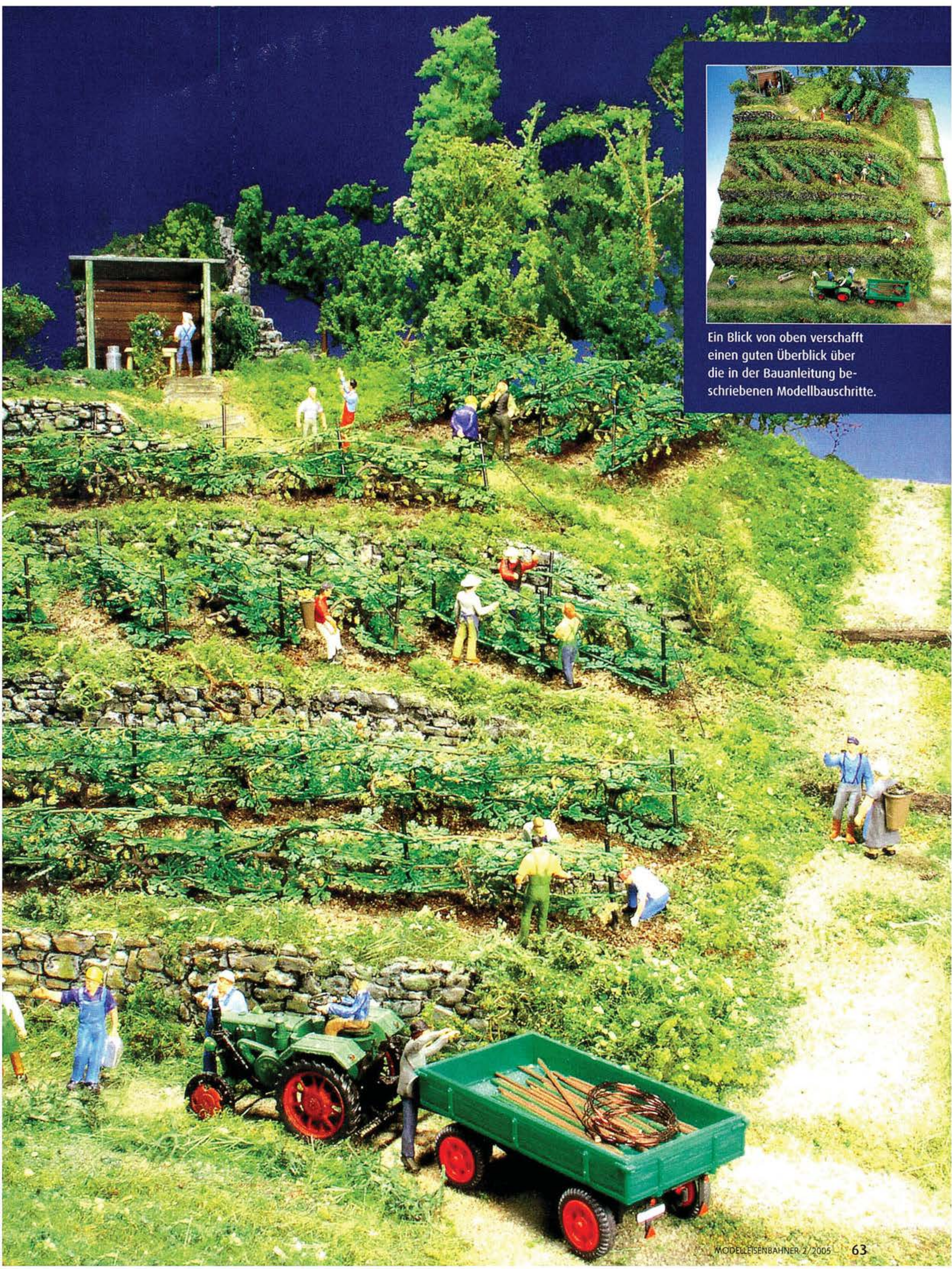
Aus Kunststoff-Profilen wurde der Unterstand gebaut. Schließlich darf das gute Tröpfchen nicht verwässern.

„Im Wein liegt Wahrheit", was die Übersetzung des lateinischen Satzes bedeutet. Und das ist die eine Wahrheit: „So perfekt wurden Weinstöcke noch nie im Maßstab 1:87 nachgebildet", schreibt die Firma Busch in der Erklärung und Baubeschreibung auf dem Karton. Von der winzigen Traubenrispe bis hin zur vorbildgetreuen Nachbildung des Weinlaubs bietet der Bausatz alles, was zur Gestaltung eines stimmungsvollen Weinberges auf der H0-Anlage notwendig ist.

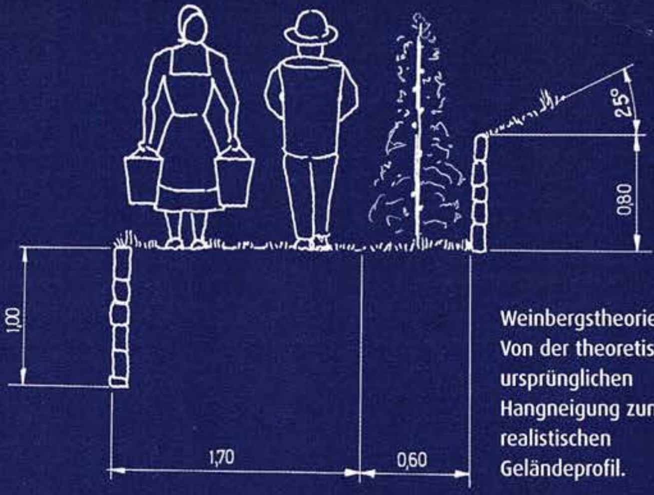
Die andere Wahrheit ist, dass zwar einige Schoppen Müller-Thurgau bei der Planung des nachstehend beschriebenen Dioramas eine Rolle gespielt haben; die Ausführung jedoch geschah in einem absolut nüchternen Zustand.

Das Weinanbaugebiet zwischen Dresden und Meißen zählt zu den nördlichsten in Europa. Kaum hat die Elbe das wildromantische Tal der sächsischen Schweiz verlassen, zeigen die charakteristischen Terrassen am Osthang, was seit Jahrhunderten der Sachsen liebstes Kind ist: Süffige Weine der Sorten Dornfelder und Müller-Thurgau. Natürlich ist dieses Gebiet zwischen Pillnitz und Diesbar-Seußlitz (bei Meißen) auch vollgestopft mit historischen Namen und Ereignissen. Das Karl-May-Museum in Radebeul, der historische Stadtkern von Altkötschenbroda und das Spitzhaus auf der Wahnsdorfer Höhe sind nur drei von denen, die einem auf Anhieb einfallen. Der bekannteste Weinberg jedoch ist wohl der des Johann Melchior Dinglingers, des Hofgoldschmieds August des II., genannt „der Starke". Er war Anregung und Vorbild zugleich für ein Weinberg-Diorama auf unserer sächsischen Modellbahnanlage.

Dabei bestand der Wunsch nach einem solchen charakteristischen Gelän- →



Ein Blick von oben verschafft einen guten Überblick über die in der Bauanleitung beschriebenen Modellbauschritte.



Weinbergstheorie: Von der theoretisch ursprünglichen Hangneigung zum realistischen Geländeprofil.

destück schon lange, doch der Aufwand des Verdrillens hunderter dünner Kupferdrahtstücke von Hand und die anschließende Begrünung mit Heki-Streumaterial war uns einfach zu aufwendig. Und dann kündigte die Firma Busch zur Nürnberger Spielwarenmesse 2004 die industriell hergestellten Weinreben an. Das war genau das Richtige: „Die Füchse im Weinberg" (Drama von Lion Feuchtwanger) konnten also im Modell realisiert werden.

Von den Abmessungen (350 x 380 mm) her konnte das kleine Diorama am Basteltisch zusammengebaut werden. Eine 8 mm dicke Spanplatte bildet die Grundlage des Geländeaufbaus. Obwohl der Weinberg später in die Landschaft der Modellbahnanlage integriert wird, und ein für Spanplatten charakteristisches Durchbiegen nicht zu befürchten ist, habe ich diese Basis gründlich beidseitig mit Firnis eingestrichen und damit eine Aufnahme von Feuchtigkeit verhindert. Ausgehend vom umliegenden Gelände wurde eine Geländehöhe von 180 mm über der Basis festgelegt. Abzüglich des waagerecht verlaufenden Weges (54 mm) ergibt sich somit eine Hangneigung von 1:1,4 (35,5°). Bei der nun folgenden Aufteilung in Terrassenabschnitte (siehe Zeichnung), bin ich zunächst von gleichmäßigen Stufen mit einer Höhe von 40 mm ausgegangen (Variante A). Berücksichtigt man dabei die maximal zulässige Schüttneigung des Erdreichs von 1:2,2 (25°), verbleiben außer der Basisstützmauer mit 40 mm Höhe gleiche Mauerhöhen der restlichen Stützwände von je 15 mm. Die maximale Schüttneigung des Erdreichs im Original ergibt sich aus seiner inneren Reibung und soll nicht überschritten werden, will man ein Wegschwemmen bei heftigen Regenfällen nicht riskieren. Also: Lieber unter diesem Wert bleiben!

Da mir diese gleichmäßige, theoretische Aufteilung nicht gefiel, habe ich ungleichmäßig hohe Stützmauern und Schüttwinkel gewählt, wobei die Mauerhöhen in Richtung Bergkuppe ab und die Schüttwinkel zunahmen: Ähnlich den realen Vorkommnisse in der Natur (Variante B). Zur Modellgestaltung wurden die Terrassenstufen aus Styropor-Streifen hergestellt. Die Stützwände bestehen aus gegossenen Mauerwerkstafeln der Firma Spörle. Nach gründlicher Trocknung der Gipsplatten werden entsprechend breite Streifen mit einer Laubsäge ausgesägt und an der Oberkante dem Steinverband angepasst. Für die gebogen auslaufenden Mauern im oberen Bergbereich wurde die Silikonform nach dem Ausfüllen und leichten Abbinden des Baustoffs an einer Seite auf ein etwa 5 mm dickes Holzstückchen gelegt. Die Verklebung der Gipsmauern mit den Styroporstreifen erfolgt mit Spörles Spezialleim,



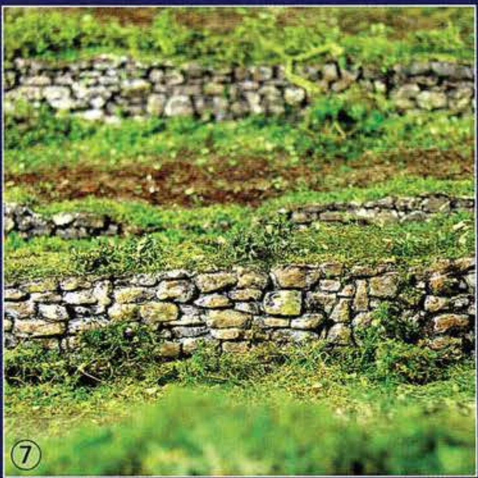
Mit einem scharfen Bastelmesser werden die Styroporstreifen auf Maß geschnitten und anschließend verleimt. Die Terrassenstufen arbeitet man mit Raspel und Schleifpapier heraus.



Die verfallenen Stützmauern entstehen aus Gipsabgüssen in den bewährten Silikonformen von Klaus Spörle.



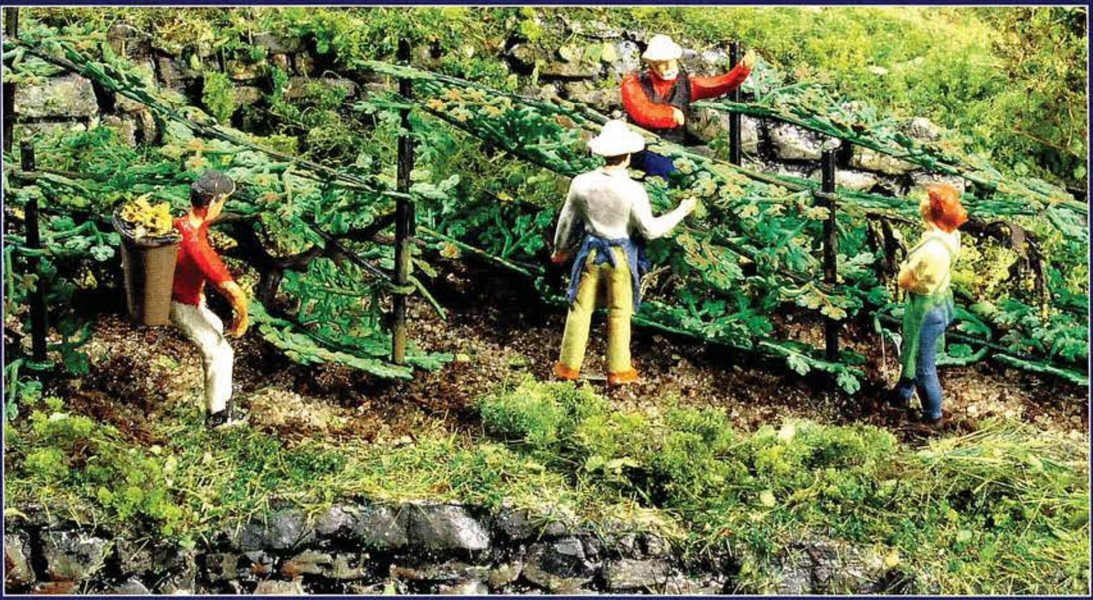
Die Mauerstreifen bringt man mit der Laubsäge auf Maß und passt die Schnittlinie mit dem Bastelmesser der Steinstruktur an.



Und so sieht der Weinberg im Rohbau aus. Die Grünflächen entstanden aus unterschiedlichen Materialien von Heki und Woodland.

die Verklebung der Terrassenebenen untereinander mit Styropor-Kleber. Das Erdreich der Terrassenstufen besteht aus einem Brei aus Leim-Wasser-Gemisch, gesiebtem Schwemmsand und einem Tropfen Spülmittel. Zur Darstellung frisch umgebrochenen Erdreichs unter den Pflanzen wurden Streifen aus Woodland-Turf gestreut.

Der Weinreben-Bausatz der Firma Busch besteht aus Grundplatten, Pfosten, Rebstöcken und Blätterranken. Da die Grundplatten für unser Diorama zu groß waren, habe ich sie auf schmale Streifen zurechtgeschnitten, so dass nur die Löcher für die Pfosten und die Rebstöcke verblieben. Diese Streifen wurden in das Erdreich eingebuddelt und bestreut. Bei den Rebstöcken war es uns wichtig, den Plastikglanz zu kaschieren. Das geschah mit Acrylfarben von Conrad. Die gelb-grünen Traubenrispen wurden mit Künstlerölfarben gestaltet. Dasselbe Procedere erfolgte bei der Einfärbung der Blätterranken, wobei braune, gelbe und rote Tönungen das gleichmäßige Plastikgrün angenehm beleben. Die auf den Ranken angedeuteten Spanndrähte werden mit mattem Schwarz nachgezogen. Steilhänge sind bestens zum Abschluss einer Modellbahnanlage geeignet. Sie sind so verführerische Hingucker, dass die Neugier nach dem, was dahinter liegt, weitgehend ausbleibt. Wer sich dem trotzdem stellen möchte, lässt das Gelände hinter der Kuppe leicht abfallen und setzt die Idee in der etwas entfernteren Hintergrundkulisse fort. Eine tolle Tiefenwirkung! *Georg Kerber*

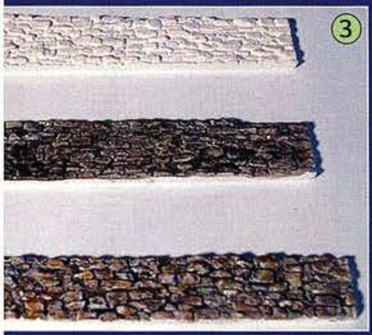


Fotos, Zeichnung: G. Kerber

Personen sollten zumeist als Gruppe aufgestellt werden. So erzählen sie eine Geschichte.



Die Verwitterungsspuren erhält das Mauerwerk mit schwarzer Aquarellfarbe für die Fugen und hellen Grautönen.



Der Gipsabguss wird mit schwarzer Aquarellfarbe, viel Wasser und einigen Tropfen Wasserentspanner von Lukas grundiert Die endgültige Farbgebung erfolgt schließlich mit Temperafarben und wird mit farblosem Mattlack fixiert.



Die Ruine auf dem Gipfel des Weinbergs entstand aus Mauerwerksplatten von Heki. Um die Stabilität des Modells zu sichern, erhält die Ruine einen Kern aus einer Pappröhre.



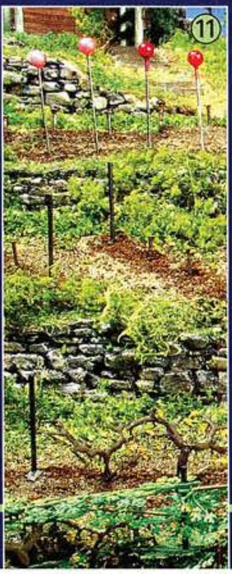
Die Kulturflächen, auf denen später die Weinstöcke gepflanzt werden sollen, entstanden aus Wasser-Leim-Schwemmsand-Gemisch und Woodland-Turf als Imitat für frisch aufgebrochene Scholle.



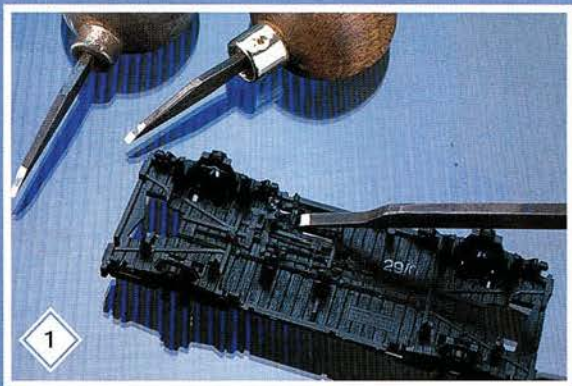
Um den Weinstöcken den Plastikglanz zu nehmen, werden die Stämme und Äste mit dunkelbrauner Acrylfarbe bemalt. Die Traubenrispen erhalten einen leuchtend gelb-grünen Anstrich mit Künstlerölfarben.



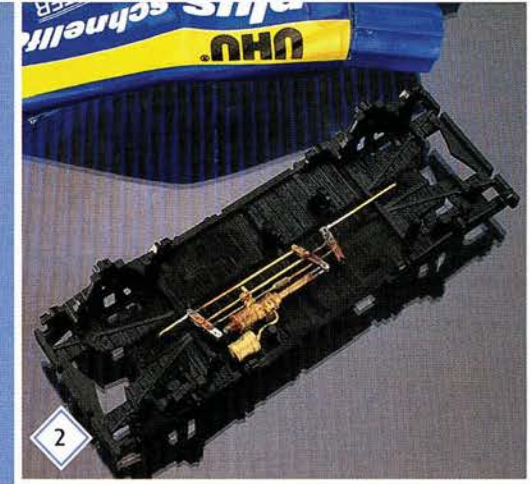
Auch den Weinlaubstreifen tut ein Anstrich mit matten Acrylfarben gut. Die hellen und dunklen Töne sollen das giftige Grün der unbehandelten Plastikteile verfeinern.



Während die unterste Terrassenstufe bereits fertig bepflanzt ist, wurden oben die zu verwendenden Löcher durch Stecknadeln mit farbigen Köpfen abgesteckt.



Die halbplastisch angeformte Bremsanlage entfernt man mit einem Flachstichel.



Die Bremsanlage bildet das passende Weinert-Gussteil Nr. 9257 nach.

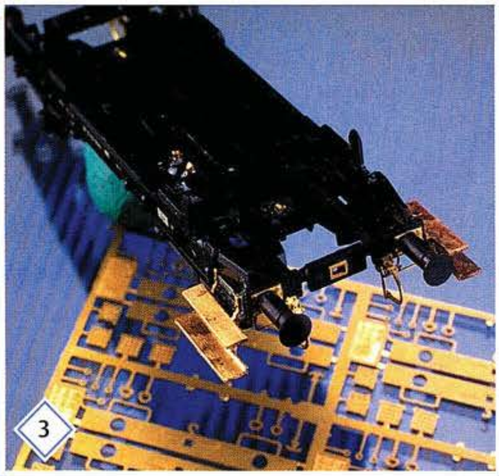
Ständiger Begleiter

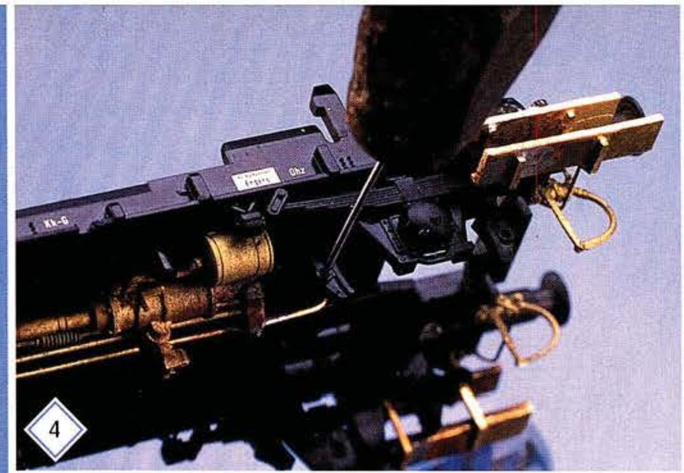
Ein Epoche-III-Güterzug ohne Begleitwagen? Gab's kaum; Grund genug, einen der wichtigsten Vertreter etwas aufzumöbeln.

Ab 1918 wurden die Güterzugbegleitwagen nach Musterblatt 11a 13a an die preußische Staatsbahn noch ohne Druckluftbremse geliefert.

Die Wagen hatten bei der Ablieferung Gasbeleuchtung und Kohleheizung, sowohl für den Dienst- als auch im Laderaum. Bis zum Jahre 1925 wurden 9750 Wagen gebaut. Allerdings wurden während des gesamten Beschaffungszeitraumes etliche Veränderungen vorgenommen. Bereits zur DRG-Zeit erhielten die Wagen eine Kunze-Knorr-Bremsanlage, stärkere Hülsenpuffer sowie einen Sicherungshebel unter der Laderaumtür, welcher die Tür im offenen Zustand blockierte und ein versehentliches Zuschlagen verhinderte. Schon gegen Ende der DRG-Zeit wurden die durchgehenden Tritte unter den Türen und die durchgehenden Griffe an den Seitenwänden entfernt. Ebenso entfielen zur frühen Reichsbahnzeit allmählich die Fenster in den Laderaumtüren. Zur Stabilisierung erhielt der Wagenkasten eine Aussteifung mit diagonal angebrachten U-Profilen in unterschiedlicher Anordnung.







Die Aufnahmelöcher für das Verbindungsgestänge werden mit einem 0,5-mm-Bohrer gesetzt.

Die Pufferbohlen sind mit Puffern, Bremsschläuchen und neuen Aufstiegstritten bestückt.

Vom Pwgpr 14 gibt es mittlerweile genügend Nachbildungen in allen gängigen Maßstäben. Im H0-Maßstab zählen Weinerts Komplettbausätze mit und ohne Dachkanzel zu den exklusivsten Modellen des markanten Güterwagens. Allerdings lässt sich aus den Weinert-Wagen nur die Bundesbahnvariante nachbilden, da die Position der Diagonalstreben bereits als Nut in den Seitenwänden eingeätzt ist.

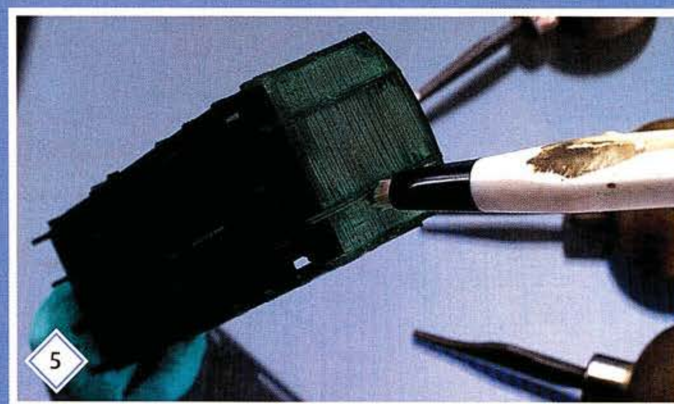
Für diesen Beitrag wurde der jüngste Fleischmann-Pwg in eine Variante der frühen Bundesbahn, mit Laderaumfenstern und Gasbeleuchtung, umgebaut. Da Weinert sämtliche Feingussteile im Sortiment führt, lassen sich weitere Varianten aus dem Fleischmann-Wagen problemlos nachbauen.

Die Schiebetüren werden geschlossen

Die halbplastisch angeformte Bremsanlage wird bei dem Umbau mit einem Flachstichel entfernt. Sie wird später durch das Weinert-Feingussteil 9257 (Bremsanlage mit Hauptluftbehälter) ersetzt. Wie bei Fleischmann üblich, fehlt den Puffersockelplatten die Nachbildung der Befestigungsschrauben. Darum entfernt man die Platten zusammen mit den Puffern. Ebenso werden sämtliche angeformte Aufstiegstritte entfernt und gegen die Feingussteile 8715 und 87014 von Weinert getauscht. Die Pufferbohle erhält Nachbildungen der Bremsschläuche, Rangierergriffe sowie Federpuffer und neue Sockelplatten. Wer auf die Nachbildung der Bremsdreiecke (Weinert 9060) verzichten will, sollte wenigstens das Verbindungsgestänge zwischen den jeweils gegenüberliegenden Bremszangen mit 0,5-mm-Messingdraht darstellen.

An der Stirnseite ohne Kanzel entfallen wiederum die angeformten Tritte sowie die Handgriffe. An der kanzelseitigen Stirnwand entfernt man dagegen lediglich die Eckgriffe.

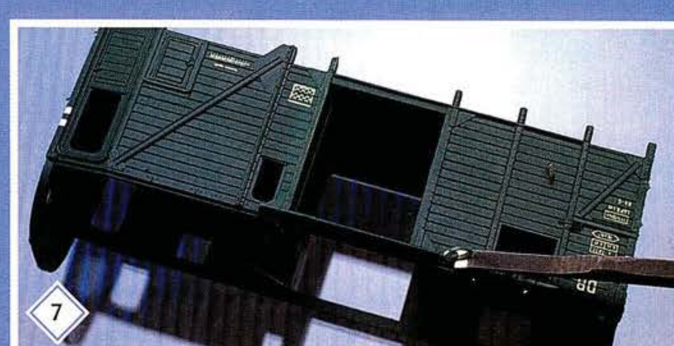
Der Wagen sollte mit Fenstern versehene Laderäume erhalten. Die Türen stammen von einem Epoche-I- oder -II-Wagen, der als Ersatzteilspender für die beiden Türen sowie den Gasbehälter am Wagenboden und für ein zweites Dach dient. Bei dem Modell sind die Schiebetüren beweglich ausgeführt. Darum fielen auch die Türlaufschienen stark vereinfacht und aus Funktionsgründen überdimensioniert aus. Die Laderaumtüren lassen sich durch rückseitiges Abschmirgeln auf eine Materialstärke von 1 mm bringen. Um die beiden Laufschienen maßstäblich darzustellen, werden beide Türen fest im Wagenkasten verklebt. Die obere angeformte Laufschiene entfernt man mit dem Flachstichel. Sie entsteht danach aus 0,4-mm-Messingdraht, der beiderseits mit flach gefeilten Griffstangenhaltern oder mit dem Weinert-Teilesatz 8355 (Hebel für Dampfpfeifenbetätigung) verlötet und in entsprechend gebohrte Löcher verklebt wird. Die untere Laufschiene ist an →



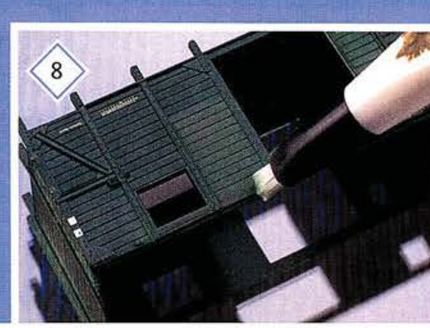
Die Tritte an der breiteren Stirnseite fielen dem Flachstichel zum Opfer, die entsprechenden Stellen werden mit dem Glasfaserstift versäubert.



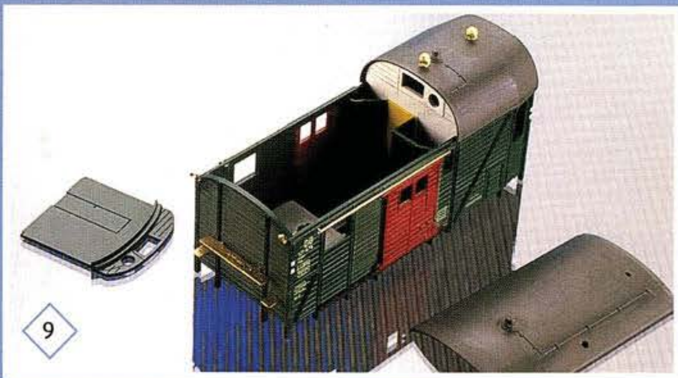
Die Laderaumtüren mit Fensterausschnitten stammen von Fleischmanns Epoche-I- oder -II-Wagen.



Ebenfalls entfernt man die obere angeformte Türlaufschiene.



Letzte Spuren beseitigt man mit einer feinen Schmirgellatte oder mit dem Glasfaserstift.

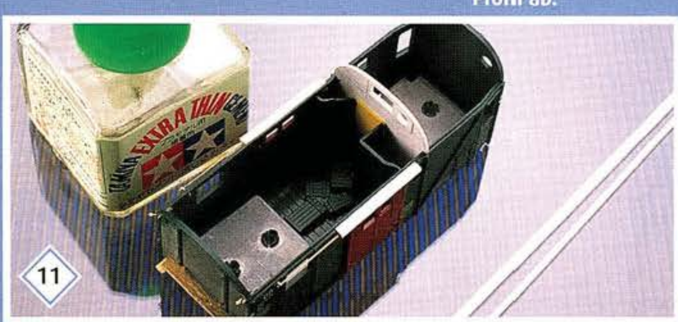


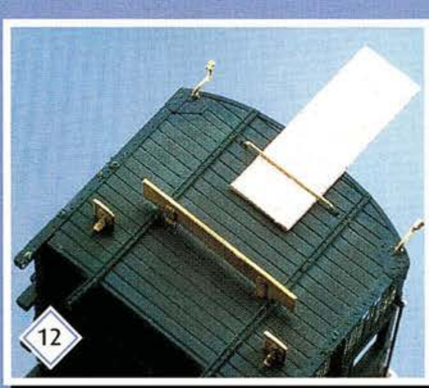
Die Stirnseite der Dachkanzel entsteht aus 1 mm starkem Polystyrol.



Beim Fleischmann-Modell ist der vordere Dachüberstand aus Stabilitätsgründen seitlich etwas stärker ausgeführt.

Die Türlaufschiene aus 0,4-mm-Messingdraht deckt über der Tür ein selbstgebasteltes Polystyrol-L-Profil ab.





Bei der Montage der Griffstangen wird wiederum 0,5-mm-Polystyrol als Distanzhalter untergeschoben.

an der geklipsten Fahrwerksabdeckung zusammen mit den seitlichen Aufstiegen angeformt und sitzt dadurch etwas zu tief. Sie müsste mit der Unterkante des Wagenkastens abschließen. Außerdem ist die Schiene mit etwas über 2 mm mehr als doppelt so hoch. Laut Zeichnung soll die Höhe im H0-Maßstab 0,8 mm betragen. Jetzt beginnt die eigentliche Fummelarbeit: Die Nachbildung der Laufschiene wird mit der Laubsäge und feinem Metallsägeblatt abgetrennt und auf das korrekte Maß gefeilt. Die Tiefe richtet sich nach der der beiden unteren Laufrollen der Laderaumtür. Beim Vorbild waren die Rollen mittig mit einer Nut versehen, wurden al-

Die Griffe entstehen aus Messing-Draht

so beiderseits der Schiene geführt. Somit sollte der Abstand Vorderkante Schiene zur Wagenwand ebenfalls knappe 0,8 mm betragen, so dass die Laufrolle leicht übersteht. Zum Verkleben der Schiene eignet sich dünnflüssiger Tamiya- oder Sekundenkleber.

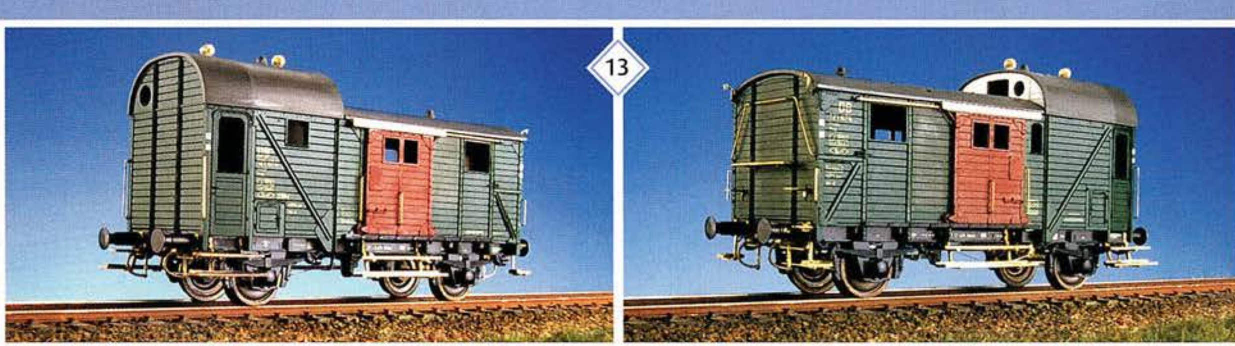
Oberhalb der Tür wird der Messingdraht mit einem selbst gebastelten L-Profil, 1,4 mm hoch und 2,0 mm tief, überdeckt. Bei der Kanzel ist die Dachkante, die zur Wagenmitte zeigt, aus Stabilitätsgründen seitlich stark überdimensioniert. Dementsprechend ist auch diese Stirnseite zu schmal und kann bei diesem Modell aus glattem, 1 mm starken Polystyrol neu entstehen. Ein zweites Dach ist hierbei sehr hilfreich, da der Sägeschnitt Dach und Kanzel verkürzen würde und die Kante der Kanzel so wesentlich einfacher dünner zu schaben ist. Die Stirnseite mit der Trennwand ist beim Fleischmann-Wagen auch nur lose eingeschoben, so dass hier mühsame Säge- und Feilarbeiten entfallen. Wer möchte, kann die angeformte Gasleitung auf dem Dach entfernen und mit feinem Kupferlackdraht individuell verlegen. Sämtliche Griffe, die noch zu ergänzen sind, bildet man wiederum aus 0,3-mm-Messingdraht nach.

Auf eine Neubeschriftung wurde im vorliegenden Fall verzichtet, die Farbgebung geschieht in der schon öfter beschriebenen Methode (zum Beispiel MEB 3/2003, S. 80).

Mit diesen Verbesserungen entsteht ein recht anspruchsvolles Modell eines Güterzugbegleitwagens mit Dachkanzel. Natürlich hätte man darüber hinaus das Fahrwerk weiter verfeinern können, beispielsweise durch Verschmälern des immerhin fast 4 mm zu breiten Fahrgestells. Achshalter aus dünnem Blech und Messinggleitlager aus dem Bahn-Sinn-Shop (Willy Kosak Verlagsgesellschaft mbH, Burgstr. 21, 91284 Neuhaus, Tel. 09156/ 998983, Fax 09156/998984) würden den Wagen weiter aufwerten. Übrigens, die Zettelhalter und superfeinen Löserzüge für die Bremsanlage stammen ebenfalls aus dem Bahn-Sinn-Shop.

Jörg Chocholaty

Fotos: J. Chocholaty



Die Änderungen erkennt man am besten am zusammengebauten, noch unlackierten Wagen.

Es menschelt

Das Platzieren von Figuren auf der Anlage will durchdacht sein.

■ Die Zeiten, als die Preiserlein nach dem Gießkannen-Prinzip und ohne gestalterische Idee auf der Anlage abgeladen wurden, sollten vorbei sein. Die Anbieter (zum Beispiel Faller, Merten, Noch oder Preiser) helfen dem Modellbahner durch die Zusammenstellung von Themenpackungen. Doch wie platziert man die Modell-Menschen auf der Anlage? Zunächst einmal sollte man nur wenige Figuren mit dem Gesicht zur Anlagenkante aufstellen. Sonst könnte der Modellbahner das Gefühl bekommen, selbst unter Beobachtung zu stehen. Die Figuren sofort mit Kleber auf der Anlage zu fixieren, erweist sich als wenig sinnvoll. Zum Ausprobieren bedeckt man einen Klarsicht-Verpackungsdeckel mit einer etwa 1 mm starken Knete-Schicht. Diese haftet von selbst und sollte eine einigermaßen glatte Oberfläche haben. Auf der Knete platziert man probeweise die Menschengruppen, um stimmige Motive zu ermitteln. Sind diese gefunden, fixiert man die Figuren auf der Anlage.

Dr. Wolfgang Loidol



Foto: W. Loidol

Vorsichtig in die Knete gestellt, lässt sich die Position der Figuren beliebig verändern.

Qualmender Riese

Der Rauchgenerator wird beim Trix-Big-Boy auf eine Sonderfunktion gelegt.

■ Die Trix-Version des Big Boys (digital mit Sound) lässt wie die von Märklin den Einbau von Rauchgeneratoren zu. Leider beginnt der große Junge zu qualmen, sobald Spannung am Gleis liegt. Um den Rauchgenerator mit einer Sonderfunktionstaste anzusteuern, bedarf es einer Änderung auf der Platine. Zunächst demontiert man das Lok-Gehäuse. Da der Rauchgenerator mit der Führerstandsbeleuchtung geschaltet werden soll, lötet man deren weißen Draht ab und isoliert ihn. Dasselbe geschieht auch mit dem roten Draht des Rauchgenerators. Die beiden Lötstellen auf der Platine schaltet man auf Braun (Massekontakt Schiene). Dann misst man die Leitungen durch und vergleicht sie mit den Kontakten am Lokoberteil und montiert dieses wieder auf das Fahrwerk. Nun setzt man zwei Rauchgeneratoren Nr. 10 von Seuthe ein. Mit Betätigen der Taste F4 reagieren Führerhausbeleuchtung und Rauchgeneratoren. Bei den Decoderdaten wurde der Ausgang AUX1 benutzt.

Hans Medler

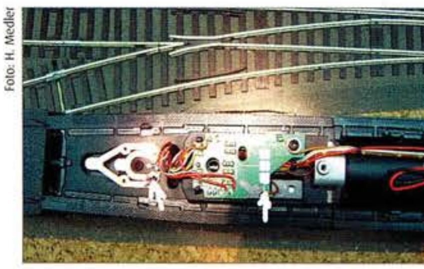


Foto: H. Medler

Die mit Pfeilen versehenen Lötstellen erhalten Massekontakt.

Verbesserter Antrieb

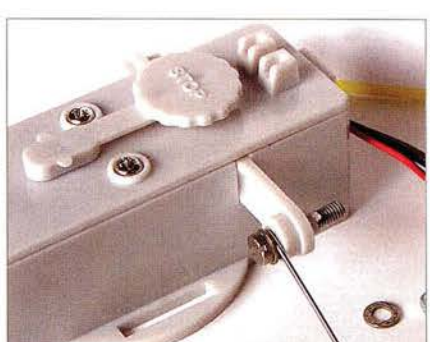
Conrad Electronic bietet einen Universal-Antrieb an, den man einfach überarbeiten kann.

■ Conrads Universalantrieb (Bestell-Nummer 219998) stellt eine preisgünstige Alternative zu denen der Markenhersteller dar. Allerdings lockert sich die Befestigung des Stelldrahtes am Antrieb gerne bereits beim Befestigen. Darum entfernt man den Hebel der Schubstange und bohrt das vorhandene Loch auf einen Durchmesser von 3 mm auf. Den Stelldraht biegt man mit einer kleinen Rundzange zu einer Öse und fixiert diese mit einer Schraube (M3) mit Mutter und Unterlegscheibe in der Bohrung. Das Justieren des Antriebes erfolgt wie beim normalen Antrieb durch Verbiegen des Stelldrahtes. Bei Verwendung des stärkeren der beiden mitgelieferten Drähte muss dieser eine Mindestlänge von 25 mm im rechten Winkel vom Antrieb haben. Um eine ausreichende Elastizität zu erreichen, kann man den Stelldraht zu einer Schlaufe biegen, was die wirksame Länge vergrößert.

Hartmut Kadner

Der Conrad-Antrieb mit Original-Hebel (li. o.), Stelldrähten und neuer Schraube.





Fotos: H. Kadner

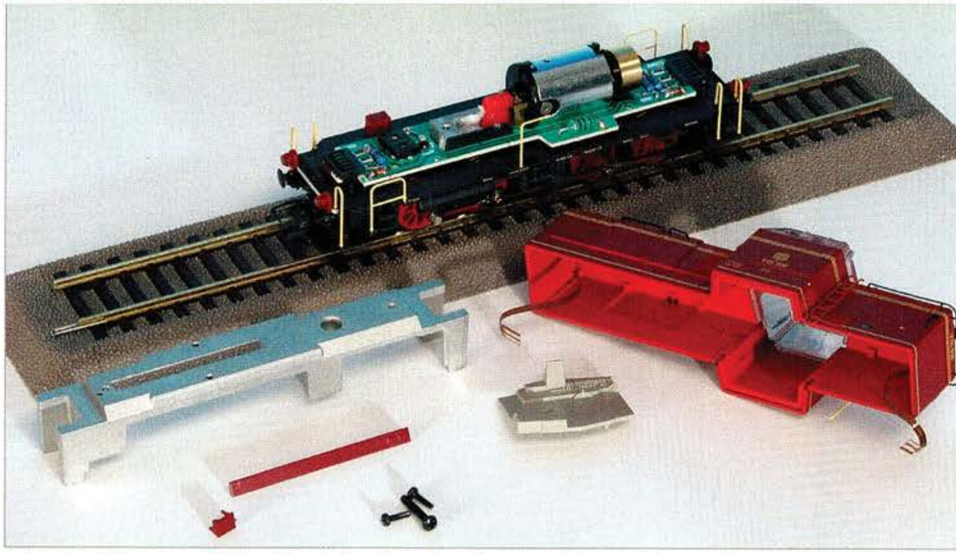
Nach der Vergrößerung des Lochs verschraubt man den Arm mit dem Stelldraht.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:

MEB-Verlag GmbH
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Eine ziemliche Fummelei ist das Wiedereinstecken der Leiterbahnen, die zum dritten Spitzenlicht führen.

Die Baureihe V 65 gehört zur ersten Generation von MaK-Dieselloks. Bei der DB war sie nur eine Randerscheinung, bei Roco füllt sie eine Lücke.

Langsamläufer

Wen wundert's? Kiel liegt an der Ostsee und dort baute man Schiffe und die passenden Dieselmotoren. Und Motoren, die es einem Schiff ermöglichen durch die Wellen zu pflügen, die müssten doch auch eine Lokomotive antreiben können?

Schiffsdiesel waren in der Regel groß, schwer und hatten eine geringe Drehzahl, es waren so genannte Langsamläufer. Die Kieler MaK entwickelte und baute früher derartige Motoren. Ein solches hauseigenes Aggregat baute sie auch in die von der DB bestellte Baureihe V65 ein. Es handelte sich um einen Sechszylinder-Reihenmotor mit 72 Litern Hubraum, der bei nur 750 Umdrehungen pro Minute 480 kW lieferte. 15 Loks dieser neuen Baureihe bestellte die DB, hatte aber von Anfang an eigentlich keinen Bedarf. Bei Ablieferung der ersten V65 war die V60 bereits im Bau und die V100 beschlossen. Dazwischen war eine Lok für den gemischten Dienst nicht mehr nötig.

Aber Roco benötigte ein Modell der V65 in H0, um eine letzte Lücke im Dieselloksortiment zu schließen. Die wichtigsten DB-Diesel von V60 über V100 bis V200 sind jetzt mit mindestens einem Familienmitglied vertreten.

Rocos Modell der V65 008 wurde laut Anschriften gerade aus Kiel geliefert und dem Bw Marburg zugeteilt. Dort konnte die Lok sowohl im Güter- als auch, dank eingebauter Zugheizung, im leichten Personenzugdienst eingesetzt werden. Die V65 überzeugt duch ausgeprägte Detaillierung und gelungene Gehäusegravuren. Ein nettes Detail ist die Nachbildung des Dofa-Koksofens, der dem Vorwärmen des Diesels diente. Eine exzellente Lackierung und Bedruckung bestätigen den prima Eindruck vom Modell. Die damals beliebten Zierstreifen verschönern gestochen scharf und sauber gedruckt auch die 1:87-Maschine.

Die Gehäusedemontage ist prinzipiell kein Problem, aber das erforderliche Entfernen der Abdeckungen auf den Vorbauten birgt das Risiko, das Modell an einer exponierten Stelle zu verkratzen.

Die Fahreigenschaften der V65 sind sehr gut. Vor allem die Getriebeübersetzung ist gut gewählt. Bei einer Spannung von

---

Sie sehen beinahe aus wie die berühmten deutschen Donnerbüchsen. In der Schweiz hießen sie jedoch Gartenhäuschen. Liliputs neue SBB-Plattformwagen in H0 rollen jetzt auf die alpinen Anlagen.

Schweizer Gartenhäuschen

Als die SBB 1902 entstanden, übernahmen sie einen Wagenpark, der nicht nur zahlenmäßig ungenügend war, sondern in Vielfalt und Alter ein schweres Handicap darstellte. Die jungen SBB erbten das Rollmaterial von über einem Dutzend verschiedener Privatbahnen. Die erste Bestellung von Neuwagen im Jahr 1904 umfasste ungefähr zu gleichen Teilen Zwei- und Dreiachser. Innerhalb von zehn Jahren wurden von den Normbauarten 35 A3 (1. Klasse, drei Achsen), 252 AB2/AB3, 142 B2/B3, 120 BC2/BC3 und 738 C3 abgeliefert. Die Dreiachser wurden nur bis 1913 beschafft. Zusammen mit den Zweiachsern bestimmten sie bis gegen 1950 den Alltag auf dem SBB-Netz. Nach 1957 erfolgten die Ausrangierungen der „Gartenhäuschen" in großem Stil.

Liliput erfreut die Modellbahner nun mit den Neukon-

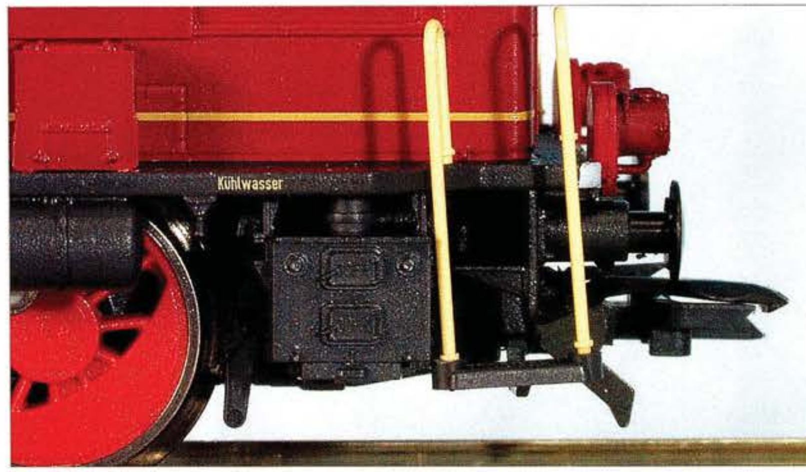
Da die Höchstgeschwindigkeiten in der Beschaffungszeit moderat waren, konnten sich die leichteren Zweiachser trotz geringerer Laufruhe behaupten.



12 Volt fährt die V65 von Roco mit 107 km/h. Bei einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ist dies ein beinahe idealer Wert. Auch das Modell ist vorbildgerecht ein Langsamläufer.

Reserven gibt es in Bezug auf die Zugkraft. Haftreifen oder ein gefedertes Fahrwerk hätten sicher bessere Werte spendiert. So reichte es in der Ebene für gut zehn vierachsige Kesselwagen. Das würde genügen, aber in der sechsprozentigen Steigung durften nicht mehr als zwei angehängt sein. Das ist eindeutig zu wenig.

Die schwache Zugkraft ist ein Makel bei einem ansonsten rundum gelungenen Modell. Wer bei seinem Nebenbahnbetrieb ohne Steigungen auskommt oder nur sehr kurze Züge einsetzt, der wird trotzdem viel Freude an der V65 haben, die für etwa 160 Euro gehandelt wird. *Stefan Alkofer*



Der eigentümliche Dofa-Koksofen zur Motorvorwärmung ist selbstverständlich auch mit lesbarer Anschrift nachgebildet.

Auf einen Blick

PRO Sehr feine Gravuren; hervorragende Lackierung und Bedruckung; Maßstäblichkeit gute Fahreigenschaften; vorbildgerechte Höchstgeschwindigkeit

KONTRA Gehäusedemontage; schwache Zugkraft; Leiterbahnen zum dritten Spitzenlicht

PREIS Etwa 160 Euro

URTEILE 3 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Vielseitigkeit des Vorbilds als Güter- und Personenzuglok macht die V65 für die Modellbahner so interessant.



An den doppelten Seitenfenstern ist der 2.-Klasse-Wagen eindeutig zu identifizieren. Die Feinheit der Spritzlinge lässt keine Kritik zu.

struktionen verschiedener H0-Wagen aus dem SBB-Normbauprogramm: Unter anderen dem 3.-Klasse-Wagen C2 6201, dem 2.-Klasse-Pendant B2 3512 und dem Gepäckwagen F2 17128. Die drei Plattformwagen gefallen zunächst durch eine saubere Gravur und den offensichtlich gelungenen Formenbau. Die Federpakete an den Achsen sind fein, die Bremsklötze liegen in der Radscheibenebene und die Griffstangen an den Bühnen sind angenehm zierlich gestaltet. Die Nachbildung des Wagenbodens haben die Liliput-Konstrukteure nicht vergessen und den SBB-Wagen haben sie auch die zierlichen Puffer des frühen 20. Jahrhunderts gegönnt. Die seidenmatte Lackierung im typischen Grün ist makellos und die Bedruckung aller drei vorliegenden Modelle ist gestochen scharf. Sie haben eine Inneneinrichtung, und die Polsterimitationen des B2 sind sogar farblich abgehoben. Auch hat er vorbildgetreu die markanten Doppelfenster. Lediglich die Fensterrahmen sind, nach Vergleich mit Vorbildaufnahmen, bei allen Wagen ein wenig zu auffällig geraten. Die neuen „Schweizer Donnerbüchsen" sind eine gelungene Konstruktion, die nicht nur in Helvetien gefallen dürfte. Für je etwa 25 Euro sind die unterschiedlichen Wagen erhältlich. Inzwischen sind auch die bis auf die zusätzliche dritte Achse baugleichen Dreiachser im Handel. *Stefan Alkofer*

Auf einen Blick

PRO Feine Gravuren; sehr gute Lackierung und Bedruckung; verschiedene Varianten und Betriebsnumern

KONTRA Etwas zu aufdringliche Fensterrahmen

PREIS Etwa 25 Euro

URTEILE 4½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Der Zementwagen hat eine gemeinsamer Haube für die Einzelbehälter.

Modela aus Lettlands Hauptstadt Riga hat sich auf H0-Güterwagen nach ehemals sowjetischen Breitspur-Vorbildern spezialisiert.

Latvijas vagons

Lettland bringt man nicht unbedingt als erstes mit Modellbahnwagen in Verbindung. Allmählich erst entwickelt sich dort eine kleine Szene von Modelleisenbahnern und -herstellern. Was man bereits heute aus dem baltischen Land bekommen kann, ist indes aller Ehren wert.

MR VBB aus Potsdam ist es zu danken, dass Wagen aus Lettland (Latvijas vagons) auch in Deutschland erhältlich sind. MEB schickte einen Zement-Behälterwagen und einen Thermoswagen, beide von Modela aus Riga, auf Probefahrt.

Das Vorbild des Thermoswagens wurde ab 1989 im Waggonbau Dessau für die sowjetische Eisenbahn SZD gebaut, bei deren Nachfolgern sich die Wagen heute noch im Einsatz befinden. Er konnte, bei 33 Tonnen Eigenmasse, mit bis zu 27 Tonnen beladen werden.

Beim Modell (Foto unten) beeindrucken Größe und Proportionen, wenn man mitteleuropäische Kühlwagen vergleichsweise vor Augen hat: Das Lichtraumprofil für Breitspur ist deutlich größer. Der Vorbild-Drehzapfenabstand von 16,8 Metern wirkt in der maßstäblichen Umsetzung ziemlich groß.

Ebenso beeindrucken die saubere Ausführung der gesickten Wände, die Detaillierung und die Bedruckung. Auch der Wagenboden ist perfekt gestaltet; dieser Wagen erfüllt auch gehobene Erwartungen.

Gleiches kann für den Zementbehälterwagen (oben) gesagt werden. Der auf den ersten Blick wie ein Kesselwagen aussehende Spezialwagen hat drei separate Behälter. Bei diesem Wagen sind die Füll- und Entleerungsaggregate und -rohre perfekt gestaltet. Man achte beim Hantieren darauf, dass die zierlichen Leitungen und Kleinteile nicht abbrechen – das Material ist doch etwas spröde.

Wie alle Wagen des ehemaligen sowjetischen Breitspurnetzes haben auch die Vorbilder der vorgestellten Fahrzeuge Mittelpufferkupplungen, die den Rangierbetrieb enorm beschleunigen; außen befestigte Tellerpuffer gibt es nicht. Die H0-Modelle verfügen über Bügelkupplungen (ähnlich denen von Piko).

Die Gleichstrom-Radsätze haben NEM-Profil, die Wagen laufen ausgezeichnet. Die Modelle sind insofern ein Kompromiss, da sie trotz 1520-mm-Vorbildspurweite auf normalen H0-Gleisen (16,5 mm) laufen.

Der Thermos-Wagen kostet 40 und der Zementwagen 42,50 Euro. Unter www.modela.lv findet man weitere Wagenmodelle. Bezug und Vertrieb: MR VBB, Maria Reich, Johanna-Just-Str. 11, 14480 Potsdam, E-Mail reich-potsdam@t-online.de. *Henning Bösherz*



Die langen Dessauer Kühlwagen sind unverkürzt ausgeführt.

Auf einen Blick

PRO Maßstäblichkeit (bis auf exakte Spurweite); Ausstattung und Detaillierung; Laufruhe

KONTRA Zierliche Teile brechen leicht; nicht ganz billig

PREIS 40 Euro (Thermos), 42,50 Euro (Zement); Direktbezugspreise

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Märklin bedenkt die Z-Bahner mit einer GG-1

US-Stromlinie

Das Vorbild hat einen Ruf wie Donnerhall. Die legendären Originale prägten ab 1934 den Verkehr auf den elektrifizierten Strecken der Pennsylvania Railroad (PRR). Dabei kamen die vielbeinigen Stars vor Personen- und vor Güterzügen zum Einsatz.

Auch den Modellen könnte eine große Karriere bevorstehen. Die in Z durch die Platz raubende Kupplungsmechanik nicht eben einfache Umsetzung der Proportionen gelang hervorragend. Die Vorbild-Maße wurden gut umgesetzt. Gefallen können auch die neu konstruierten Stromabnehmer. Die weniger schöne Schraube, die im Dach glänzt, sollte der Modellbahner mit etwas seidenmatter dunkelgrüner Farbe versehen. Die Lackierung in Brunswick-Green mit den charakteristischen goldenen Streifen und den PRR-Wappen erfüllt hohe Ansprüche.

Erheblichen Aufwand betrieb Märklin auch beim Fahr-

Auf einen Blick

PRO Stimmige Proportionen; feine Detaillierung; schöne Stromabnehmer; ansprechende Lackierung; niedriges Fahrgeräusch

KONTRA Zu schnell; deutliche Formtrennkanten an den Stirnseiten

PREIS Etwa 245 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Fahrwerte analog

- V/max bei 10 V 390 km/h
- V/max Vorbild 160 km/h bei 4,3 V
- Auslauf aus V/max 21 mm
- Auslauf aus 160 km/h 4 mm
- Anfahren (1,6 V) 5 km/h
- Kriechen (1,6 V) 5 km/h



Sitz- und Gepäckwagen tragen vorbildgerecht unterschiedliche Drehgestelle. Zwischen den Sitzwagen differieren auch die Dachformen.

Die bayerischen Länderbahn-Schnellzugwagen fallen auch in H0 durch ihre vielfältigen Verzierungen und vergleichsweise lange Drehgestell-Achsstände auf.

Bayerische Amigos

Lange Zeit musste Rocos wunderschöne S 3/6 ohne passende Waggons ihre Runden drehen. Nun bringen die Österreicher mit den vierachsigen bayerischen Schnellzugwagen attraktiven Anhang für den Schnellzugstar.

An den der Platin-Serie zugeordneten Waggons fallen zunächst die konturenscharfen, aber zu breiten weißen Zierlinien auf. Dadurch drängen sich die Linien unnötig in den Vordergrund, denn eigentlich sollte der akkuraten Formgebung des Aufbaus die Aufmerksamkeit des Betrachters gelten. Die Wagenkästen wurden maßstäblich umgesetzt, die Fenster passgenau und fast bündig mit der Außenhaut eingesetzt. Neben den unterschiedlichen Gesamtlängen beachtete man bei Roco auch die verschiedenen Dachformen der Vierachser. Angesichts der mehr als 30 separat aufgesetzten Lüfter darf man mit Fug und Recht von einer Dachlandschaft sprechen. Dabei sollte man unbedingt loben, dass der Modellbahner die unzähligen Zurüstteile nicht selbst montieren muss. Durch die großen Fenster schaut man auf eine mehrfarbige Inneneinrichtung, die dem Anspruch an ein Spitzenmodell gerecht wird. Statt die Griffe an den Fenstern erhaben auszuführen, druckte Roco sie sauber und konturenscharf auf. Auch die Griffe vor den Fenstern auf der Gangseite sind aufgedruckt, was Formänderungen bei Varianten erspart. Nichtraucher-, Raucher- und Zuglauf-Schilder liegen wie eingezogene Faltenbälge bei. Trotz der feinen Details kann man die Waggons erfreulicherweise anfassen, ohne dass man etwas abbricht.



Im Inneren finden sich unterschiedliche Sitzteilungen und Farben.

Die Vierachser sind für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorgesehen und weisen eine Acht-Punkt-Stromabnahme auf. Da aber zwischen den dünnen Fachwerk-Drehgestellblenden noch Metall-Lagerschalen eingezogen wurden, sitzen die Blenden zu weit außen. Davon abgesehen machen die Drehgestelle einen sehr guten Eindruck. Um ein Durchfahren des 358-mm-Radius zu ermöglichen, wurde das Sprengwerk verkürzt. Wer die Waggons nur in die Vitrine stellt, kann die dem Modell beiliegenden längeren Sprengwerke montieren. Da eines der Drehgestelle stärker um die Fahrzeug-Längsachse schwenken kann als das andere, kann man von einer Dreipunkt-Lagerung sprechen.

Die ansprechenden Modelle haben natürlich ihren Preis. Mit je etwa 70 Euro liegen diese auf dem Niveau von Brawas preußischen D-Zugwagen.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung; saubere Lackierung; lange Sprengwerke liegen bei; sehr gute Fahreigenschaften;

KONTRA Weit auseinander liegende Drehgestellblenden; zu breite Zierlinien

PREIS Etwa 70 Euro

URTEILE 3½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

---

gestell. So sind die Achsen der an den jeweiligen Triebwerksgruppen befestigten Drehgestelle gefedert gelagert. Dass alle sechs Treibachsen zum Vortrieb herangezogen werden, versteht sich von selbst. Die Zugkraft ist ausreichend: 18 vierachsige Güterwagen in der Ebene und acht in der Drei-Prozent-Steigung. Die GG-1 erfreut mit leisem Lauf, sehr guten Langsamfahreigenschaften und ab einer Spannung von 1,6 Volt erkennbarer fahrtrichtungsabhängiger Beleuchtung.

Jochen Frickel



Die Formgebung der GG-1 befriedigt hohe Ansprüche.



Die Wechselstrom-Modelle habe ihren Gleichstrom-Pendants den serienmäßigen Digital-Decoder voraus.

Mit dem VT90 rollt das erste Wechselstrom-Fahrzeug von Liliput-Bachmann an.

Puko-Cabrio

Bislang konnten H0-Wechselstrombahner unter den Liliput-Fans nur mit Tränen in den Augen ihre mit Gleichstrom fahrenden Kollegen beneiden. Der Neid ist jetzt vorbei. Die Gestaltung des Kunststoff-Gehäuses unterscheidet sich nicht von dem in Ausgabe 12/2003 getesteten Gleichstrom-Pendant. Modellbauer können die beiden separat eingesetzten Dachteile durch selbst gebastelte geöffnete Verdecke ersetzen.

Analog ist der VT bei 16 Volt mit 204 km/h sehr flott unterwegs. Die Auslauf-Werte genügen, dass der Triebwagen über Stellen, an denen der Schleifer die Bodenhaftung verlieren könnte, hinwegrollt. Der VT90 trägt unter der Inneneinrichtung serienmäßig einen Digital-Decoder von ESU. Die Bedienung des Lok-Piloten erklärt ein beiliegendes Faltblatt. Wie üblich lassen sich die Werte ohne Öffnen des Fahrzeugs ändern. Ein Minimal-Tempo von acht km/h bedarf keiner Änderung, eine Maximalgeschwindigkeit von 207 km/h schon. Wegen der maßstäblichen Schürze eignet sich der Triebwagen nicht zum Betrieb auf M-Weichen mit Laternen. Den auf alle Achsen wirkenden Antrieb schrecken selbst 12-Prozent-Steigungen nicht.

Mit dem VT90 feiert Liliput-Bachmann einen gelungenen Einstieg in das Wechselstrom-Segment. Für etwa 190 Euro übernimmt der VT90 auf Wechselstrom-Anlagen den Ausflugsverkehr. *Jochen Frickel*

Fahrwerte analog

- V/max bei 16 V 204 km/h
- V/max Vorbild 120 km/h bei 10,9 V
- Auslauf aus V/max 155 mm
- Auslauf aus 120 km/h 25 mm
- Anfahren (4 V) 10 km/h
- Kriechen (3,8 V) 9 km/h
- Zugkraft: Befährt Steigungen bis 12 %

Auf einen Blick

PRO Gute Detaillierung; sehr gute Fahreigenschaften auf C- und K-Gleis; ruhiger Lauf; Decoder an Zentrale programmierbar

KONTRA Analog zu schnell

PREIS Etwa 190 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Mit Fleischmanns gemischtem Doppel aus 218.2 und 218.4 gibt's was auf die Ohren.

Power-Pack

Sound in N? Na klar geht das, zumindest in Triebwagen oder mit Geisterwagen. Statt in einen Geisterwagen packt Fleischmann Sounddecoder und Lautsprecher in eine zweite Maschine. Solche Doppeltraktionen kommen beim Vorbild sowohl vor Personen- wie vor Güterzügen häufig vor. Erfreulicherweise kombinierte Fleischmann zwei Loks unterschiedlicher Baureihen, die in Drehgestell- und Dachform differieren. Die Kabel zwischen beiden Loks sollte man mit etwas schwarzer Farbe tarnen. Die mechanische Verbindung übernimmt eine starre Deichsel, die auch ein Schieben der nicht angetriebenen Lok zulässt.

Der Sound klingt überzeugend, auch weil der größtmögliche Lautsprecher (Durchmesser 16 mm) eingebaut wurde. Wer eine DCC-Zentrale besitzt, die acht Sonder-Funktionen schaltet (zum Beispiel Lok-Boss von Fleischmann), der kann mit F7 den zweiten Motor akustisch zuschalten. Wer mit nur vier Sonderfunktionen leben muss, wird sich ärgern, dass diese Funktion und der Abfahrtspfiff im für ihn unerreichbaren Bereich von F5 bis F8 liegen. Statt derer bringt Fleischmann zwei Signalhörner und das Geräusch eines Luftpressers zu Gehör. Ansonsten entspricht die Qualität der des H0-Sounds, der in der August-Ausgabe unter die Lupe genommen wurde. Ein Analog-Betrieb ist nur ohne Sound möglich. Die Fahreigenschaften sind ausgezeichnet. Die Zugkraft ist in der Ebene (etwa 25 Vierachser) und in der Drei-Prozent-Steigung gut, auf der Acht-Prozent-Rampe weniger. Die zu flotte Maximalgeschwindigkeit kann man umprogrammieren. Das sollte man auch mit der Beschleunigung und Verzögerung tun, denn erst, wenn die Lok verzögert auf Änderungen am Regler reagiert, stellt sich echter Fahrspaß ein.

Bei dem Preis von 340 Euro muss man wissen, dass sich eine Dummy-Lok kaum billiger fertigen lässt als eine motorisierte. *Jochen Frickel*

Fahrwerte analog

- V/max bei 12 V 360 km/h
- V/max Vorbild 140 km/h bei Fs. 7
- Auslauf aus V/max 172 mm
- Auslauf aus 140 km/h 34 mm
- Anfahren (Fs. 1) 5 km/h
- Zugkraft Ebene 26 g
- Zugkraft 3% Steigung 20 g
- Zugkraft 8% Steigung 10 g

Auf einen Blick

PRO Ansprechende Detaillierung; Loks aus verschiedenen Serien; überzeugender Sound

KONTRA Verteilung der Sonderfunktionen

PREIS Etwa 340 Euro

URTEILE ■ ■ ■ ■

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Wuchtig und vielseitig einsetzbar ist das 218-Doppelpack.





Stattliche 43 mal 15 Zentimeter misst das H0-Bahnhofsgebäude. Der Zusammenbau erfordert Improvisationstalent.

In Valášske Meziříčí (Tschechien) stellt die Firma Mazel Bausätze und Fertigmodelle für H0 und TT her. MEB baute einen Bahnhof im Maßstab 1:87.

Jirkov – (K)ein böhmisches Dorf

Bausatz ist nicht gleich Bausatz. Während man aus den Kartons der heimischen Hersteller die Einzelteile ineinanderfügt und -klebt, ist bei den Bausätzen von Mazel (kurz für Malá Železnice – kleine Eisenbahn) Kreativität und Improvisation gefragt. Die Philosophie: Nicht vorgefertigte Wand-, Boden- und Dachspritzteile werden zusammengebaut, sondern erst sind die Teile aus einer Art Halbzeugen, bestehend aus Plastik-Tragelement, Klebe-Beschichtung und weiteren Details, selbst zu fertigen. Aller Zierrat, von Natursteinkanten über Mauerwerk bis hin zu Fensterstürzen, ist aus Halbprodukten in die richtige Länge und durch Nacharbeiten bisweilen in die richtige Form zu bringen.

Dieses Prinzip ermöglicht eine große Vielfalt, und in der Tat ist die Anzahl angebotener Modelle für H0 und TT beachtlich. Der von MEB ausgewählte Bahnhof Jirkov gehört zu den größeren Bausätzen.

Der Bauplan empfiehlt, zuerst den Rohbau aus den nackten Plastikwänden zu montieren und danach die Detaillierung vorzunehmen. Hier kann kein allgemein gültiger Rat gegeben werden; der Bastler für den Beitrag hat zumindest Baugruppen vorgefertigt und erst diese endmontiert.

Die Aufbau-Skizzen sind verständlich. Die Montage hält indes die eine oder andere Schwierigkeit bereit: Das Suchen des passenden Kunststoff-Rohelements, aus dem Einzelstücke abzuschneiden sind, ist ein Puzzlespiel, da sich manche Teile ähnlich sehen. Das Bekleben der Wände mit dem Backstein-Imitat-Papier ist nicht ohne: Das Papier ist sehr dünn und äußerst klebefest – wenn der erste Anlauf schief auf die Rohwand gelangt, bleibt nur Abschaben und neu Kleben. Das sollte nicht zu oft passieren, denn die Menge des Klebepapiers ist eher knapp bemessen. Einige Rohteile bleiben übrig, andere liegen nur in abgezählter Anzahl bei. Es ist ärgerlich, wenn sich Lücken auftun und diese mit Eigenmitteln geschlossen werden müssen, so geschehen bei den Dachplatten. Dachabschlüsse und Regenrohre fehlen gänzlich.

Aufgewogen werden die Mängel und Kompromisse durch einen günstigen Preis. Mazel listet den Bahnhof Jirkov mit 495 Tschechischen Kronen (KCZ), das sind etwa 17 Euro. Dafür erhält man ein stattliches Bahnhofsensemble, das für Fahrbahner, denen es weniger um perfektest-möglichen Gebäudebau geht, auch seinen Zweck erfüllt. Ein böhmisches Dorf ist der Bausatz auch deshalb nicht, weil der Herstellungsort in Mähren liegt.

Der Bezug ist derzeit nur in Tschechien möglich. Unter www.mazel.cz findet man neben dem Gesamtsortiment (katalog) ein Verzeichnis tschechischer Spezialhändler (prodejny) und eine Preisliste (ceník, Beträge in KCZ) – leider alles nur auf Tschechisch.

Henning Bösherz

Auf einen Blick

PRO Gute Proportionen; großes Ensemble; günstiger Preis

KONTRA Klebepapier reißt leicht; einfache Oberflächenstrukturen; Improvisation und Nacharbeiten erforderlich; zur Zeit nur in Tschechien erhältlich

PREIS Zirka 17 Euro (495 KCZ)

URTEILE ⊠ ⊠

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die mitgelieferten Details erfreuen, doch die Bauphilosophie zeigt auch Mängel: Siehe Dach und Dachkanten.

Der amerikanische Elektronik-Spezialist MRC stellt eine neue DCC-Zentrale vor.

Bit-Bändiger

Wie der Test des Challengers in der Januar-Ausgabe zeigt, muss eine DCC-Lok nicht unbedingt mit allen DCC-Zentralen zusammenarbeiten. Hersteller des Challenger-Decoders wie der hier vorgestellten Zentrale ist die Model Rectifier Corporation. Nicht zum Lieferumfang gehört ein Netzgerät.

Auf einen Blick

PRO Einfache Bedienung; Modelluhr; 20 Sonderfunktionen schaltbar; 9999 Adressen; Funktionsdecoder und Fahrstraßen schaltbar

KONTRA Bislang noch keine deutsche Bedienungsanleitung

PREIS Etwa 300 Dollar

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Geeignet sind Geräte, die eine Spannung zwischen 15 und 17 Volt abgeben und mit einem Holdstecker ausgestattet sind (etwa Roco 10725). Das Netzgerät sollte man wegen der dort gebräuchlichen Spannung von nur 110 Volt nicht in den USA ordern.

Vorausschickend ist zu sagen, dass sich mit dem System Prodigy Advance sämtliche in der Redaktion zu findenden Decoder inklusive der des Challengers programmieren ließen. Die große Anzahl Knöpfe scheint auf den ersten Blick etwas verwirrend. Sie hat den Vorteil, dass man zu Änderungen des Fahrverhaltens nicht wie bei anderen Zentralen in die Tiefen irgendwelcher Menüs vordringen muss. Die englischsprachige Bedienungsanleitung umfasst gerade einmal 17 Seiten. Gute Sprachkenntnisse sollten beim Käufer allerdings trotz der einfachen Bedienung vorhanden sein. Programmieren lässt das Prodigy Advance am Programmiergleis oder auf der Anlage. Der Handregler liegt trotz seiner Größe gut in der Hand und lässt sich im Betrieb mit einer Hand bedienen. Eine feine Sache für den vorbildorientierten Betrieb ist die Modell-Uhr, deren Geschwindigkeit man natürlich anpassen kann.

Die Anzeige Speed bezeichnet lediglich die Fahrstufe, nicht etwa eine Geschwindigkeit des Triebfahrzeugs in km/h oder Miles per hour. Wer aber ohnehin nur Geschwindigkeiten bis 120 km/h nutzt, sollte eine Fahrstufen-Anzahl von 128 wählen, wenn es der Triebfahrzeug-Decoder zulässt, und die Triebfahrzeuge mittels Geschwindigkeits-Messwagen in ihrem Maximal-Tempo auf Vorbildwerte begrenzen. Für eine Rangierlok, die maximal 40 km/h schnell fährt, bleiben dann zum Regeln immer noch mehr als ausreichende 40 Fahrstufen. Freunde von Loks mit vielen digitalen Funktionen

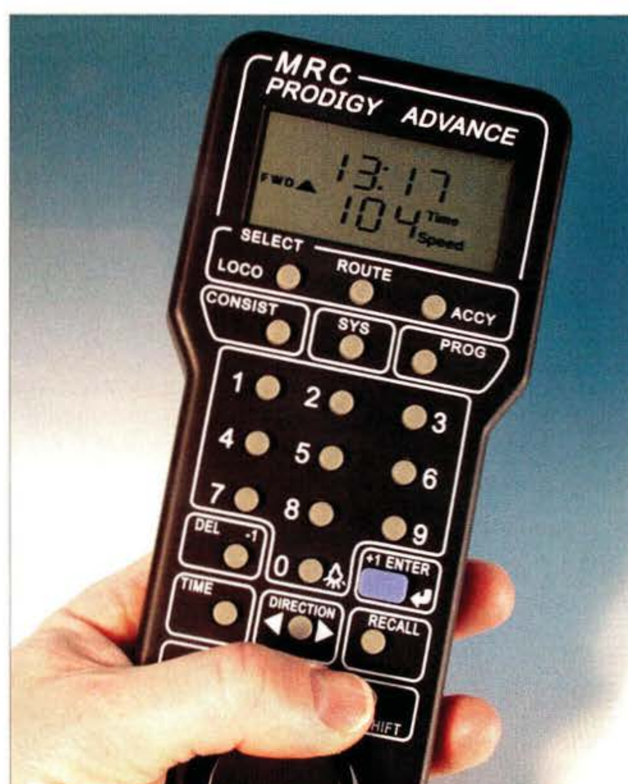


Lok 215 fährt vorwärts in Fahrstufe 86 von insgesamt 128.

Beispiel Programmierung auf Hauptgleis

Taste	*Anzeige*
Prog (2x drücken)	Main Track (Progr. auf Hauptgleis)
Enter	Adr + vier Balken blinken
Eingabe der Loknummer	
Enter	Adr (Adress/Adresse)*
Wert eingeben	
Enter	SV (Start Voltage/Minimaltempo)*
Wert eingeben	
Enter	Acc (Acceleration/Beschleunigung)*
Wert eingeben	
Enter	Dec (Decelaration/Verzögerung)*
Wert eingeben	
Enter	TV (Top Voltage/Maximaltempo)*
Wert eingeben	
Enter	CV (CV-Programmierung)*
CV-Nummer eing.	
Enter	Date/Wert*
Wert eingeben	
Enter	Fahrbetrieb

* Wenn kein Wert eingegeben wird, behält der Decoder die bisherige Einstellung. Wird bei CV keine Nummer eingegeben, kehrt das Gerät in den Fahrmodus zurück.



Um 13.17 Uhr fährt die Lokomotive in der 104. Fahrstufe.

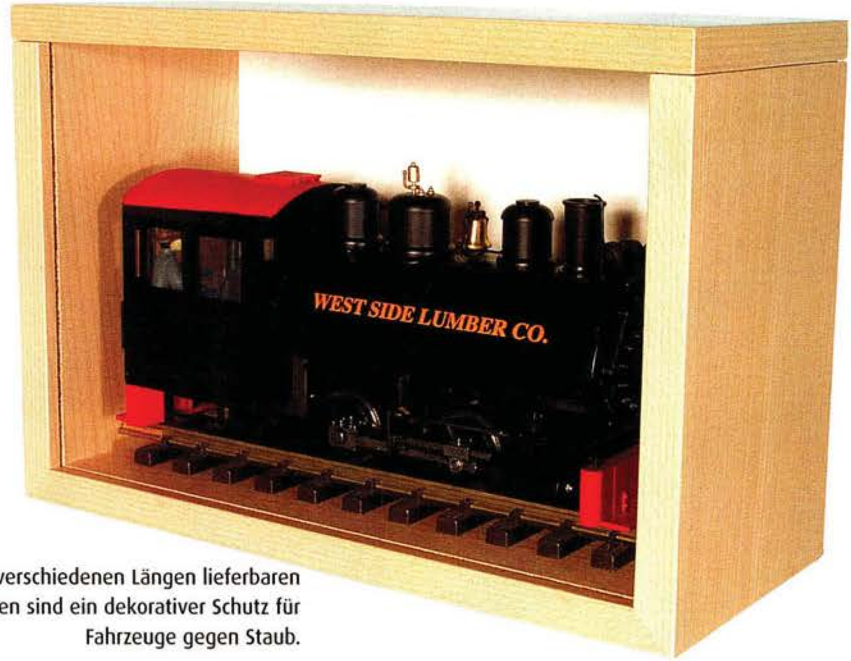
können sich an 20 Sonderfunktionen (inklusive Licht) austoben.

Der Umgang mit dem Prodigy Advance von MRC macht Spaß. Ein Preis von 299 Dollar ist angemessen, doch noch ist das brandneue Prodigy Advance nicht in Deutschland erhältlich. Auf der Homepage von Model Rectifier (www.modelrectifier.com) sind detaillierte Informationen über das System als PDF herunterzuladen.

Jochen Frickel

Eigenschaften

- **Netzteil 15-16 Volt Gleich- oder Wechselstrom nötig**
- **Ausgang Gleis 14,5 Volt DCC**
- **Maximaler Strom 3,5 Ampere**
- **Bis zu 99 Fahrregler per Adapter anzuschließen**
- **Adressen 1-9999**
- **Geschwindigkeitsstufen 14/28/128**
- **Sonderfunktionen: Licht + 19 weitere**
- **Programmierung an Haupt- oder Programmiergleis**
- ***Weitere Besonderheiten***
  - **Modellzeituhr**
  - **Zwei weitere Fahrregler (Cabs) anzuschließen**
  - **Endlos-Drehregler**
  - **Funktionsdecoder schaltbar**
  - **Fahrstraßen-Steuerung**
  - **Kein Betrieb analoger Loks möglich**
- **Lieferumfang: Zentrale, Handregler, Verbindungskabel**



Die in verschiedenen Längen lieferbaren Boxen sind ein dekorativer Schutz für Fahrzeuge gegen Staub.

Mike Säglitz fertigt Vitrinen für Großbahn-Modelle.

Ausgestellt

Viele Modellbahner möchten ihre Schätzchen in die gute Stube stellen, aber nicht einstauben lassen. Also müssen Vitrinen her.

Die Bau- und Möbeltischlerei Mike Säglitz fertigt drei Größen, die für Wandmontage oder als Standvitrine geliefert werden. Dabei hat man die Wahl zwischen mit Melamin beschichtetetem Pressspan (Dekor) oder Pressspan mit Edelholz-Furnier. Wie es sich für ein Tischler-Produkt gehört, ist die Vitrine sehr gut verarbeitet. Aus Kostengründen kommen Acrylglasscheiben zum Einsatz, die recht kratzempfindlich sind und nicht mit scharfen Reinigern geputzt werden dürfen. Gegen Aufpreis liefert Mike Säglitz auch entspiegelte Gläser, hinter denen die Modelle noch besser zur Geltung kommen. Die Standvitrinen weisen vorne und hinten Acrylscheiben auf. Die uns zur Verfügung gestellte Box hat eine Innenlänge von 30 Zentimetern, was für eine Spur-IIm-Lok knapp kalkuliert ist. Die Maße sind auf die geraden Gleisstücke von LGB (30, 45 und 60 cm) zugeschnitten.

Für Preise zwischen 24,90 und 54,90 Euro zuzüglich Versand erhält man solide gefertigte Schaukästen. Info: Mike Säglitz, Lerchenweg 6, 07774 Camburg, Tel./Fax (036421)22778.

Jochen Frickel

Ausführungen

- **Buche Dekor**
- **Ahorn Dekor**
- **Kiefer Dekor**
- **Esche weiß Dekor**
- **Ahorn furniert**
- **Buche furniert**
- **Kiefer furniert**

Auf einen Blick

PRO Solide Verarbeitung; verschiedene Dekore/Furniere lieferbar

KONTRA Empfindliche Acrylscheiben spiegeln

PREIS 25 - 55 Euro

URTEILE

5 Schluss-Signale: **super**, 4 Schluss-Signale: **sehr gut**, 3 Schluss-Signale: **gut**, 2 Schluss-Signale: **befriedigend**, 1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**

Die 18.6 stellt die höchste Entwicklungsstufe der zu Länderbahnzeiten konstruierten S3/6 dar. Fleischmann nahm sich eine Lindauer Maschine zum Vorbild.

„Luja sog i!“



Engel Aloisius würde angesichts der Qualitäten der 18.6 sicher freiwillig zur Harfe greifen und Lobgesänge anstimmen.

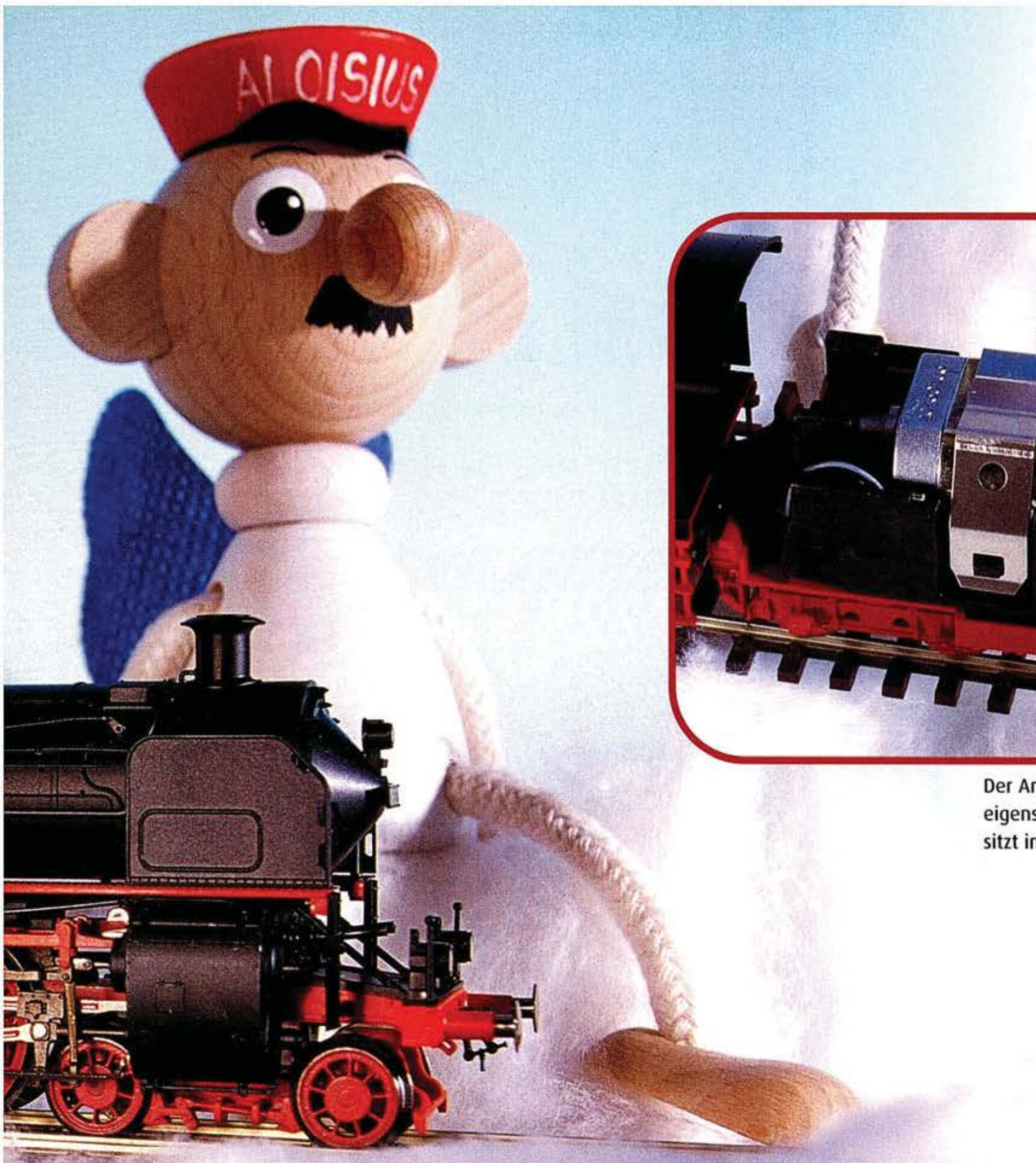
Der Sketch „ein Münchner im Himmel“, aus dem das Zitat stammt, ist weit über die Münchner Stadtgrenzen hinaus bekannt. Der im Himmel angekommene Dienstmann vom Münchner Hauptbahnhof hat eine sehr eigene Auffassung von dem angeordneten Frohlocken und Hosianna-Singen.

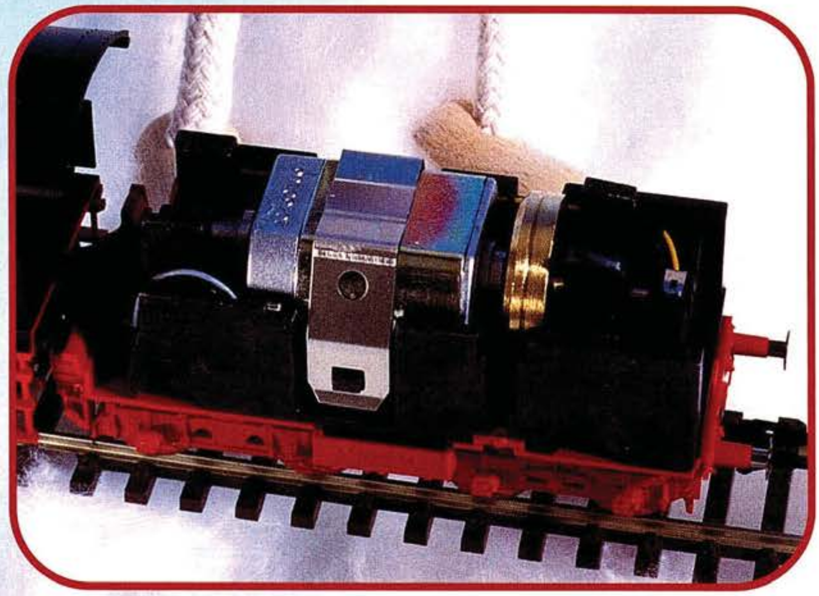
Hätte der Dienstmann Fleischmanns 18.6 gekannt, wäre seine miesepetrige Stimmung sicher schnell verflogen gewesen. Das elektrische Licht der Welt erblickte das Vorbild als 18 514 bei der Lokomotivfabrik J. A. Maffei im Jahre 1926. Der Umbau zur 18 620 erfolgte 1955 im Werk Ingolstadt. Bis zur Z-Stellung war die Super-S3/6 noch neun Jahre im Einsatz.

Fleischmanns Modelle sollten sich länger als neun Jahre der Beliebtheit bei ihren Besitzern erfreuen. Da wären die feine Detaillierung und die exzellenten Fahreigenschaften: Pfunde, mit denen die Pazifik wuchern kann. Doch der Reihe nach: Da die Proportionen stimmen, greift der Betrachter zu Lineal und Schieblehre, um die Arbeit der Fleischmänner zu überprüfen. Die Hauptmaße wurden korrekt oder mit minimalen Abweichungen umgesetzt. Größere Differenzen sind lediglich bei den Raddurchmessern, die aber noch innerhalb der Vorbild-Toleranz für abgenutzte Räder liegen, und beim Treibachsstand zu verzeichnen. Mit dem Kompromiss kann der Modellbahner sicher leben.

Runter von der hohen Schiene: Die 18.6 trägt Räder mit 0,8 mm niedrigen Spurkränzen

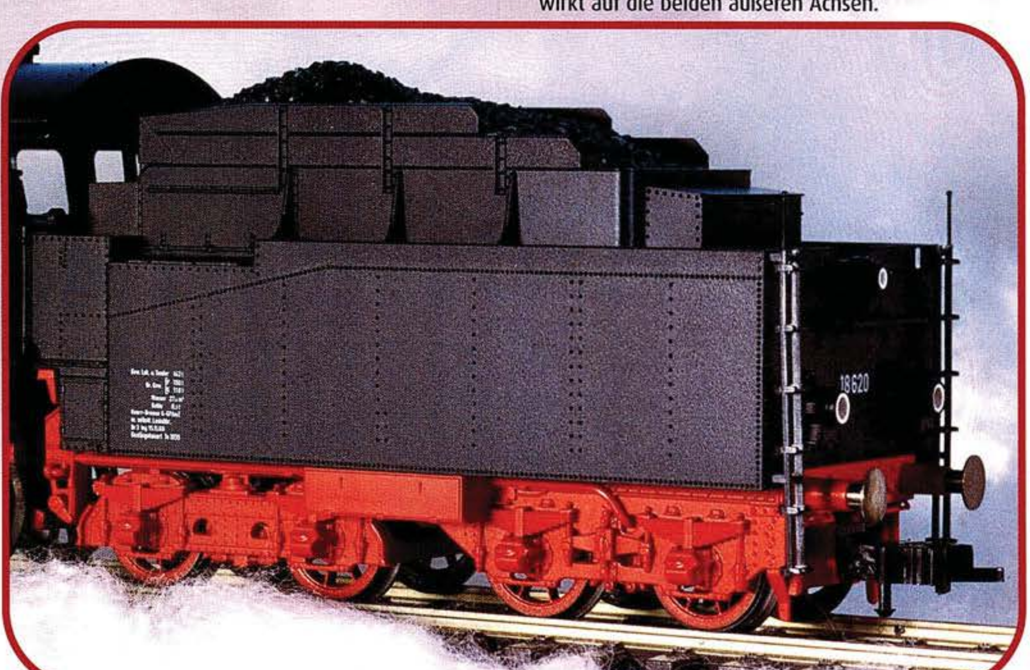
Schlicht scheußlich wirken die im Durchmesser zu kleinen und mit einer fetten Nabe ausgestatteten Räder im kulissengeführten Vorlauf-Drehgestell. Da sollte man Aloisius mit göttlichen Eingebungen zu Fleisch-





Der Antrieb ermöglicht sehr gute Fahreigenschaften. Die digitale Schnittstelle sitzt im Bereich des Stehkessels der Lok.

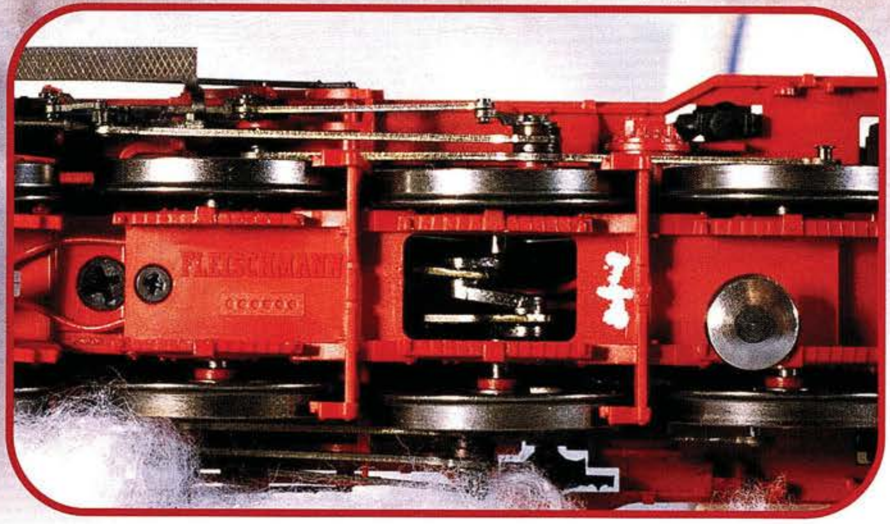
Der Tender weist die vorbildgerechten Details eines 2'2T27,4 auf. Der Antrieb wirkt auf die beiden äußeren Achsen.



mann schicken. Wer auf die Stromabnahme von den Vorläufern verzichtet, kann die Achsen gegen die ungleich besseren von Rocos 18.4 tauschen.

An der Steuerung gefallen die leicht bauchigen Kuppelstangen und die Brünierung, die sehr gut zu einer im Betrieb stehenden Lok passt. Dem zum Befahren enger Radien notwendigen Schwenkbereich der Drehgestelle fielen die Kolbenstangen-Schutzrohre zum Opfer und die Leiter zum Umlauf wurde etwas gestaucht.

Am Neubaukessel spaziert der Blick über die größtenteils freistehenden Leitungen und Armaturen. Die Handräder sind wie bei Fleischmann üblich nicht durchbrochen ausgeführt. Die Stirnlampen dürften filigraner sein. Die mit feinsten Speichen ausgestatteten Treibradsätze lassen einen Blick auf den durchbrochen dargestellten Barrenrahmen zu. Als besonderes Schmankerl bildeten die Konstrukteure das Innentriebwerk der vorbildgerecht gekröpften Antriebs- →



Die Antriebsachse (beim Vorbild) führt Fleischmann vorbildgerecht gekröpft aus.

achse nach! Die angenehm enge Verbindung von Lok und Tender übernimmt eine beidseitig kulissengeführte Deichsel, die auch unauffällig alle Kabel beherbergt.

Sehr schön fielen die Drehgestellblenden am Tender aus. Durch die geringe Wandstärke wirkt der Bereich vorbildgetreu. Der Aufbau gefällt durch scharfe Gravuren und in der Größe richtige Niete. An der Stange am oberen Ende der filigranen rückseitigen Aufstiege sollte man sehr vorsichtig sein, da die Kunststoff-Teile auf Berührungen empfindlich reagieren. Bei einer so fein detaillierten Lok sei ein behutsamer Umgang aber ohnehin angeraten.

Robust zeigt sich 18 620 im Fahrbetrieb. Bereits bei 0,7 Volt setzt sich die Maschine geräuschlos mit umgerechnet drei km/h in Bewegung. Im gestreckten Galopp rauscht die 18 mit 177 km/h leise durch die H0-Lande. Auch bei dieser Lok verblüfft, welche Zugkraft man bei nur zwei angetriebenen Achsen realisieren kann. Zwanzig vierachsige Reisezugwagen dürfte man der Pazifik in der Ebene anhängen. Mit einer Anhängelast von 17 Vierachsern, die das Modell in der Drei-Prozent-Steigung befördert, wäre das Original im Hügelland überfordert gewesen. Das Geheimnis der Bärenkräfte liegt in der Lagerung der Achsen. Die äußeren angetriebenen Tenderachsen lagern starr, die mittleren nicht angetriebenen sitzen gefedert im Rahmen. So lastet die Tendermasse nahezu vollständig auf den zur Traktion herangezogenen Rädern. Eine großzügig dimensionierte Schwungmasse hilft der Lok über Schmutzstellen hinweg. Sowohl die mittleren Tenderachsen als auch das Führungsdrehgestell sind federnd gelagert und werden neben den sechs Treibrädern zur Stromabnahme herange-

Mess- und Datenblatt

18.6 der DB von Fleischmann in H0

Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 18 620 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: III
Katalognummer: 4118
Im Handel seit: Dezember 2004
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 396 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 419 mm
Kupplung: Tenderseitig kulissengeführte Fleischmann-Kurzkupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 275 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

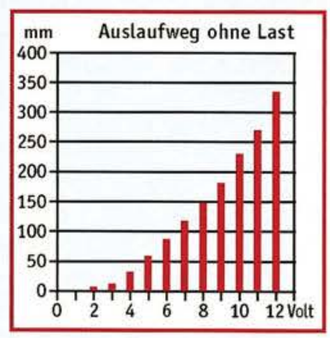
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Radsatzinnen- und Achsschleifer auf 9 Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn
Digitale Schnittstelle: NEM 651

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf 1. und 4. Achse des Tenders
Schwungmasse: Eine, ø 21,5 x 5 mm
Haftreifen: Vier
Zugkraft: Ebene: 133 Gramm (Zug mit 80 Achsen)
3 % Steigung: 118 Gramm (Zug mit 68 Achsen)
8 % Steigung: 101 Gramm (Zug mit 60 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: 3 Schrauben im Tenderboden lösen, Tendergehäuse nach oben abheben.
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

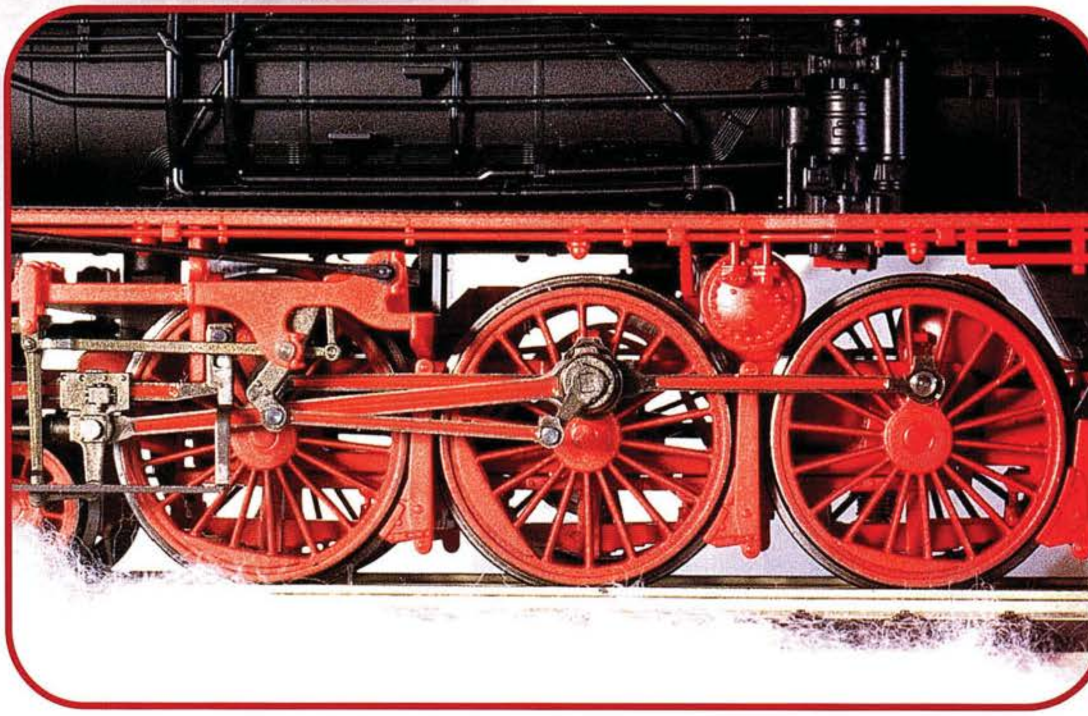
Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	21371	245,6	245,3
Achsstand der Lok	11190	128,6	129
Treibraddurchmesser	1870	21,5	20,6
Laufraddurchm. Drehgest.	950	10,9	10,1
Höhe Schornstein über SO	4615	53	53
Achsstand des Tenders	5175	59,5	59,5

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	0,7	3	-
Kriechen	0,7	3	-
U_{Nenn}	12	177	335
$V_{Vorbild}$	8,8	120	178
bei 100 km/h	7	100	118

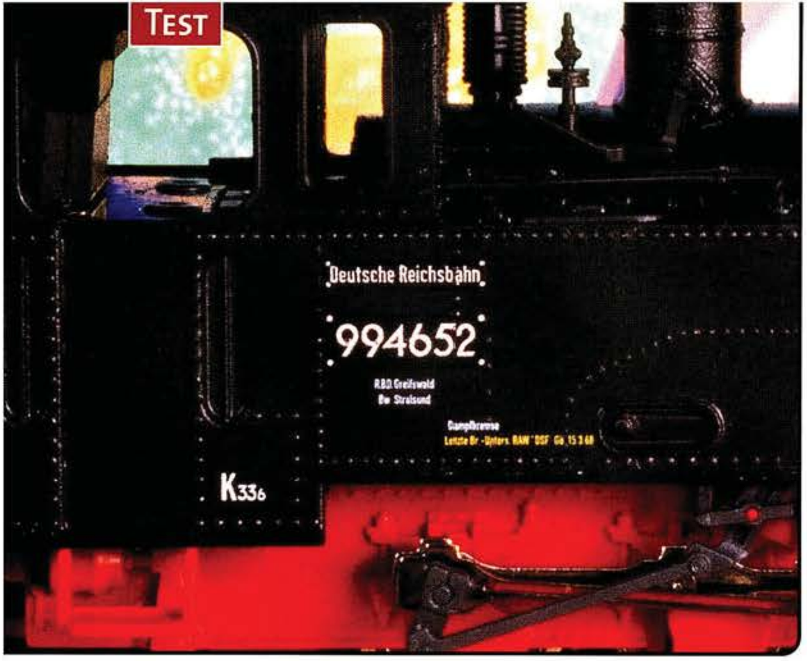
zogen. So stehen immerhin neun Lok- und vier Tenderräder zur Stromabnahme bereit. Von den Blechstreifen an den Treibachsen sieht man von außen nichts. Da die Kabel für Stromabnahme und Beleuchtung denselben Farbton wie der Rahmen tragen, verlaufen sie getarnt im filigranen Rahmen.

Das Lok-Gehäuse, das man zum Einbau eines Decoders abnehmen muss, ist mit dem Fahrwerk durch drei Schrauben verbunden. Für den Baustein findet sich ein ausreichend großes Fach im Bereich des Stehkessels.

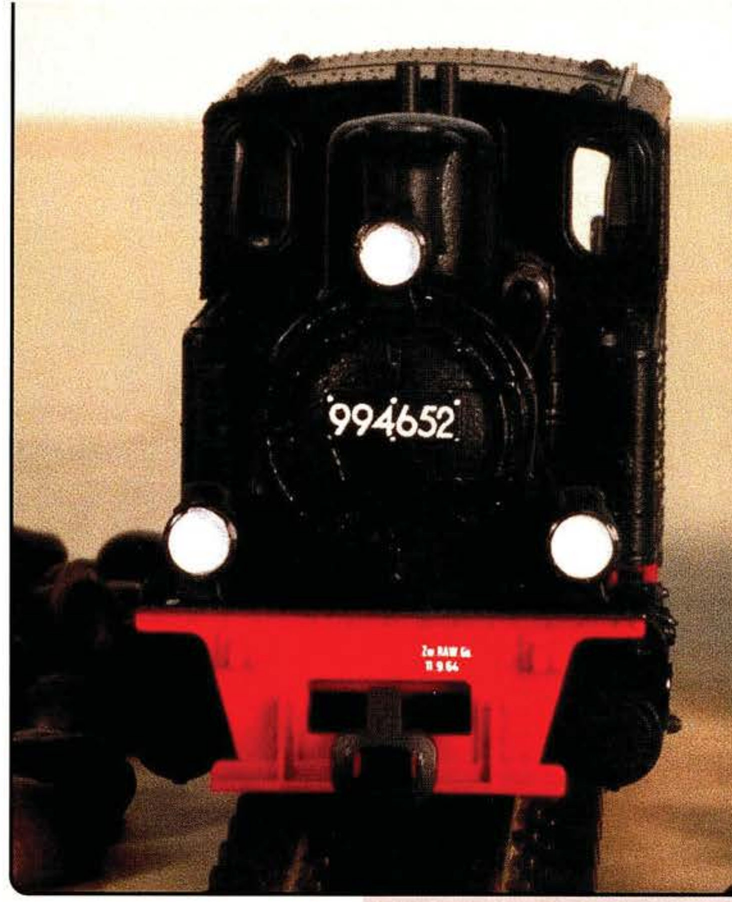
Damit die Lok den Käufer zum Frohlocken bringt, muss letzterer 275 Euro über die Fachhändler-Theke reichen. Da der Gegenwert stimmt, sollte auch der Münchner im Himmel nicht allzu sehr granteln. *Jochen Frickel*



Aloisius sollte bei der bayerischen Staatsregierung für Durchblick sorgen. Beim Rahmen der 18.6 ist dieses Ansinnen unnötig.



Perfekt ist die aufgedruckte Beschriftung. Zu erkennen sind die Platinenabdeckung im Führerhaus und der Brückenstecker (links).



Die Lok kann front- und tenderseitig gekuppelt werden. Die freistehenden Loklaternen sind leider nur unbeleuchtetes Imitat.

Klein, stark, schwarz

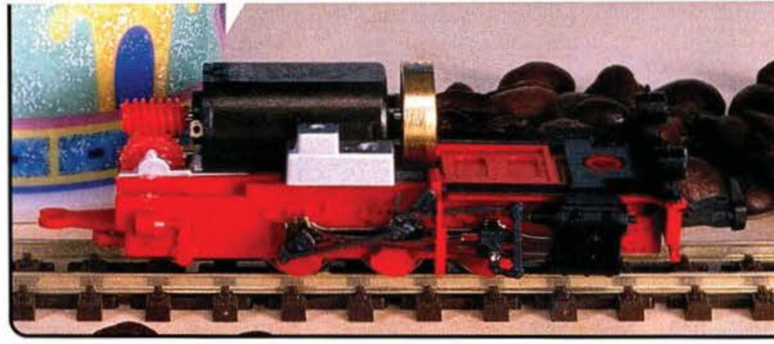
H0e-Schmalspurfreunde können sich freuen: Von Roco gibt es jetzt einen C-Kuppler nach dem Vorbild der Heeresfeldbahnloks. Die gewählte Maschine fuhr auch auf Rügen.



Mitte des letzten Jahres überraschte mit Roco ein Großserienhersteller die H0e-Gemeinde und nahm drei DR-Güterwagen wieder ins Programm (siehe Probefahrt in MEB 8/2004). Nun gibt es eine passende Lokomotive: 99 4652 schnuffelt als Epoche-III-Maschine der DR aufs Neun-Millimeter-Gleis.

Vorbild ist die heute in Putbus ausgestellte, leider nicht betriebsfähige Museumslok. Sie wurde als Heeresfeldbahnlok mit der Fabriknummer 25 979 von Henschel 1941 hergestellt. Die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen (JLKB) übernahmen 1946 drei Maschinen dieses Typs, unter ihnen die Henschel-Lok. Nach der Übernahme der JLKB durch die DR 1949 erhielt die Lok die Nummer 99 4652. 1964 kam die Lok zum nördlichen Schmalspurnetz auf Rügen um die Wittower Fähre, wo sie bis 1969 Dienst tat. Dann begann ein regelrecht wechselhaftes Leben: 1974 wurde sie nach einer Aufarbeitung in Wernigerode in die BRD verkauft und auf 600 Millimeter umgespurt. So fuhr sie bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth. Nach erneuter Umspurung auf wieder 750 Millimeter kam sie bei der Jagsttalbahn zu Einsatzehren, ehe sie zu Beginn der 90er-Jahre nach Putbus gelangte. Allerdings erhielt die Lok bei der Aufarbeitung 1993 etliche Teile eines bauartgleichen Typs.

Rocos Modell ist ein Kleinod: Trotz des Wissens, eine Nachbildung in 87-facher Ver-



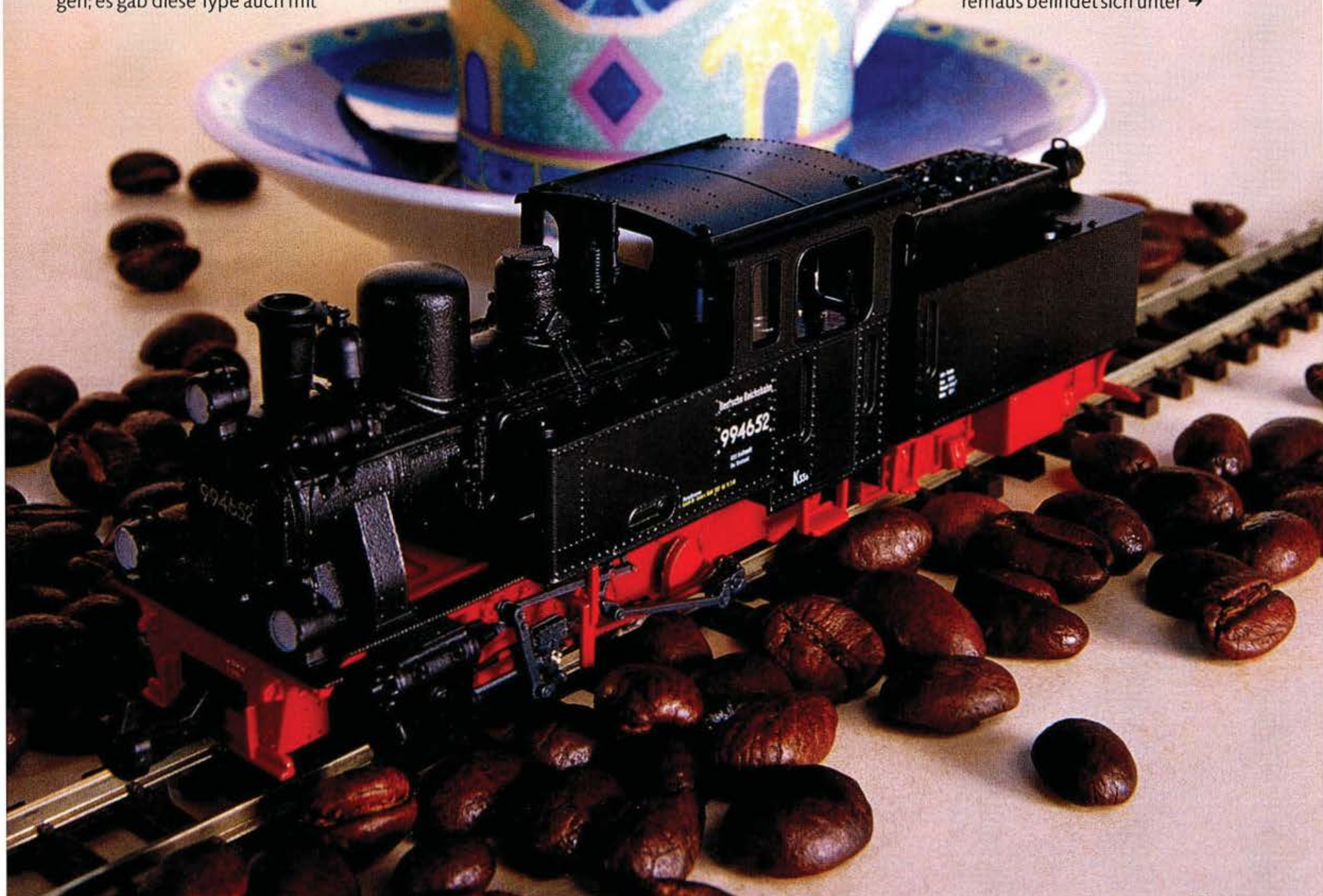
Ein fünfpoliger N-Motor treibt über Schnecke und Stirnräder den C-Radsatz an. Die Schwungmasse erlaubt akzeptablen Auslauf.

kleinerung vor sich zu sehen, glaubt man, sich im Maßstab geirrt zu haben, so winzig und zierlich ist alles. Kein Wunder ist das allerdings angesichts der Vorbildmaße: Lok 1,80 Meter Achsstand, Treibraddurchmesser 700 Millimeter; Tender gerade mal 1,50 Meter Achsstand. Die Treibräder sind so klein, dass der Masseausgleich für Treib- und Kuppelstangen eigens angefertigte Kurbelscheiben erfordert. Charakteristisch für die Loks war der Außenrahmen sowie die Möglichkeit, die Radkörper für 600 und 750 Millimeter Spurweite auf den Achsen zu fixieren.

Roco hat den Eindruck dieses Maschinchens gut getroffen. Mit 99 4652 haben die Österreicher eine der Loks gewählt, die im Führerhaus über zusätzliche Seitenfenster verfügen; es gab diese Type auch mit durchgehender Seitenwand. Dampfpfeife, Kesselleitungen und Lampen, letztere leider funktionslos, sind einzeln angesetzt. Als Zurüstteile liegen Abrollbügel bei, die vorn am Führerhaus anzubringen sind, sowie ein Satz geätzter Nummernschilder, die anstelle der aufgedruckten – auch diese in ausgezeichneter Qualität – angebracht werden können.

Das putzige Maschinchen liegt überraschend schwer in der Hand. Kessel, Wasserkästen und Führerhausunterteil sind aus Metalldruckguss, einzig das Oberteil des Führerhauses ist aus Kunststoff. Das Fahrwerk besteht aus Kunststoff, doch ist ein Gewichtsblock aus Metall eingepasst. Alles in allem wiegt die Lok 102 Gramm.

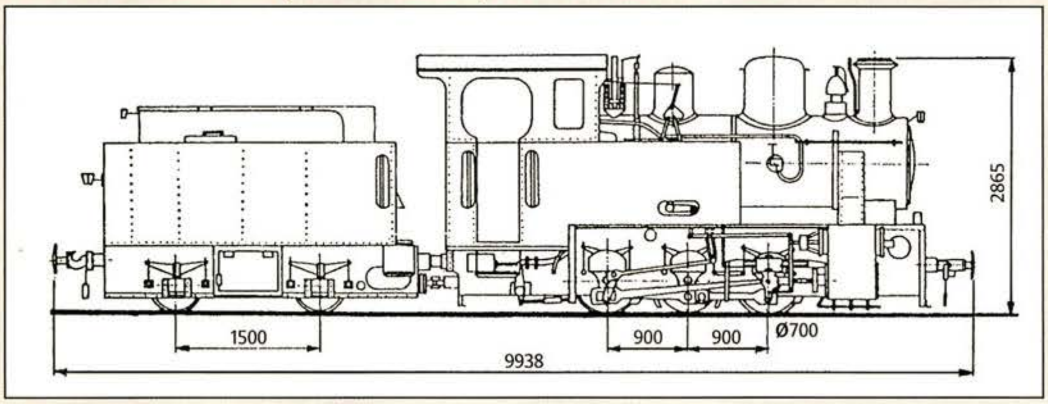
Lok und Tender trennt man durch Auseinanderziehen. Dann erkennt man die geschlossen ausgeführte Führerhausrückwand und die gut gestaltete Stirnwand des Tenders. Der Tender dient nicht zur Stromaufnahme. Man kann die Lok auch ohne Tender fahren lassen; allerdings geschah dies beim Vorbild aufgrund der geringen Voräte meist nur im Bahnhofs- und Bw-Bereich. An der Führerhausseite ist das Modell auch nicht mit Wagen zu kuppeln. Der Abstand Lok – Tender ist beim Modell im Vergleich zum 1:87-Wert leicht vergrößert. Im Führerhaus befindet sich unter →



Mess- und Datenblatt

99 4652 der DR (ex HF 110 C) von Roco in H0e

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: 99 4652 der DR
Nenngröße/Spur: H0e/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2004
Epoche: III
Katalognummer: 33230
Im Handel seit: Dezember 2004
Andere Ausführungen: Lok 32 der SKGLB (Katalog-Nr. 33231)
Gehäuse: Metall und Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 102 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 228,2 mm
Kupplung: Scharfenberg-Kurzkupplungsimitat mit Kuppelzapfen
Normen: NEM, CE
Preis: 180 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

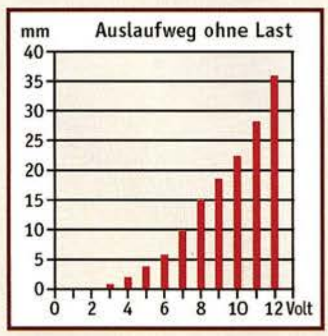
Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 12 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf alle Lokradsätze
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Ohne
Digitale Schnittstelle: NEM 651

Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-Stirnrad-Getriebe auf C-Achse, A- und B-Achse werden über Kuppelstangen mitgenommen
Schwungmasse: Eine, ø 12 x 4 mm
Haftreifen: Keine
Zugkraft: Ebene: 10 Gramm (Zug mit mehr als 30 Achsen)
3 % Steigung: 8 Gramm (Zug mit 16 Achsen)
8 % Steigung: 5 Gramm (Zug mit 6 Achsen)

Service

Gehäusedemontage: Führerhausoberteil und Wasserkastendeckel abziehen, Schrauben lösen, Kessel und hinteres Gehäuseteil abziehen
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Geätzte Lokschilder; Kuppelzapfen; Abrollbügel (nur für Vitrine)
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM = Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Pufferbohlen	9100	104,5	106,5
Achsstand der Lok	1800	20,7	20,7
Treibraddurchmesser	700	8,0	8,0
Achsstand des Tenders	1500	17,2	18,0
Höhe Schornstein über SO	2865	32,9	33,0

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,6	1	–
Kriechen	1,5	1	–
U_{Nenn}	12	57	36
$V_{Vorbild}$	7,2	30	11

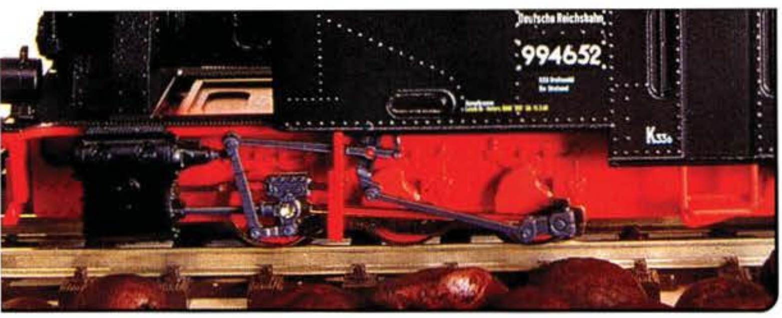
einer Abdeckung (in Höhe der unteren Fensterkante) die kleine Platine. Der Einbau eines Decoders ist nach dem Entfernen des Brückensteckers möglich, das Lokmodell hat eine sechspolige Schnittstelle nach NEM 651. Untergebracht werden muss der Decoder allerdings im Führerhaus, das damit seinen freien Durchblick verliert.

Schon in den ersten Runden der 60-minütigen Einfahrzeit zeigt sich, mit welcher Akkuratesse Rocos Ingenieure gearbeitet haben müssen: Fast lautlos und langsam, man ist geneigt zu sagen gemütlich, zieht 99 4652 ihre Kreise. Und die Fahrwerte enttäuschen nicht: Bereits bei 1,6 Volt fährt die Maschine kaum merkbar an – und sie bewegt sich doch! Schrittgeschwindigkeit (5 km/h) wird bei knapp 3 Volt erreicht, die zulässige Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h bei etwas über 7 Volt. Die NEM gestattet 42 km/h, die erreicht der Winzling bei 9 Volt. Bei der Nennspannung von 12 Volt wollen sich die Gestänge bei umgerechnet 57 km/h schier überschlagen; auch wenn die Lok im Gesamteindruck nicht zu schnell, ist man doch geneigt, es bei zirka 10 Volt gut sein zu lassen.

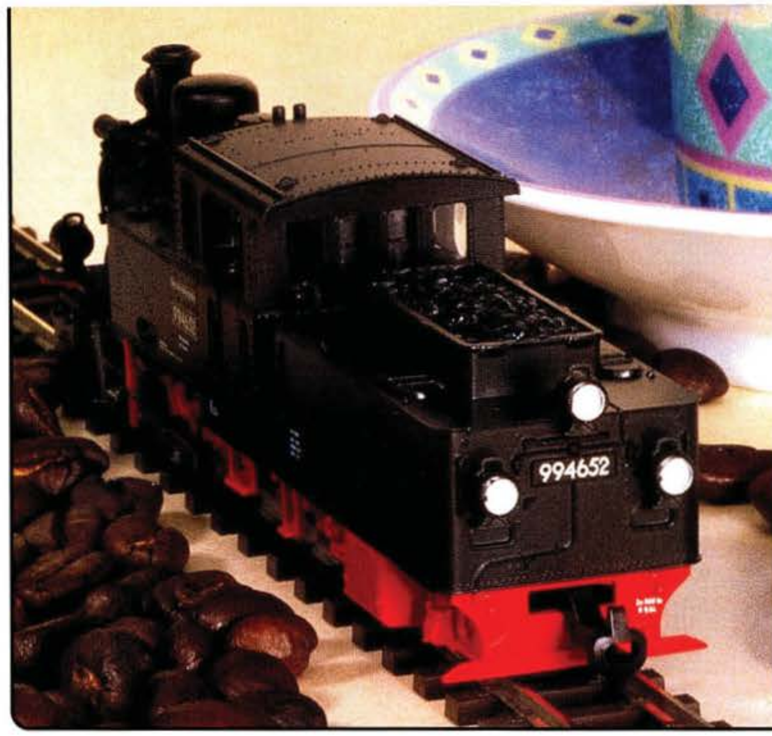
Auch der Auslauf kann sich für eine so kleine Lok sehen lassen: 36 Millimeter rollt sie aus 12 Volt aus und immer noch 12 Millimeter aus umgerechneten 30 km/h. Das bewirkt eine auf der Motorwelle sitzende Schwungscheibe.

Problemlos bewältigte die Lok die ihr aufgezwungenen Radien, was man bei diesem kurzen Achsstand auch erwarten darf; zudem ist der B-Radsatz ohne Spurkranz ausgeführt. So fuhr sie nicht nur durch den H0e-Radius von 262 Millimetern, sondern bewältigte auch den Roco-N-Radius 2 von 228,2 Millimetern.

Überraschend ist die Zugkraft in der Ebene. Auch wenn beim Zugversuch über die Seilrolle bei 10 Gramm das Limit er-



Charakteristisch auch im Modell: Außerhalb des Rahmens sorgen Kurbelscheiben für den Masseausgleich des bewegten Gestänges.



Der Tender ist gut detailliert, die obere Laterne freistehend ausgeführt. Die Führerhausrückwand deckt den Brückenstecker ab.

reicht war, setzte sie in praxi sage und schreibe 13 vierachsige H0e- und N-Wagen in Bewegung! Bei drei Prozent Steigung zieht die Lok vier Vierachser, in der Acht-Prozent-Steigung nur noch sechs Achsen. Aber ihr Vorbild-Einsatzgebiet war ja bekanntlich das Flachland.

Die Demontage der Lok ist überraschend einfach, trotz der Winzigkeit, in der die Teile notwendigerweise ausgeführt sind. Zuerst wird das Oberteil des Führerhauses abgezogen, womit man den Brückenstecker freilegt. Dann sind die Wasserkastenabdeckungen abzuheben (am besten mit einem kleinen Schraubenzieher anhebeln) und anschließend beide darunter befindlichen Schrauben zu entfernen. Nun können Führerhausunterteil und Wasserkästen (ein Bauteil) und der Kessel abgehoben werden, Motor und Getriebe liegen nun frei. Der Zusammenbau erfolgt ebenso unkompliziert. Im Vergleich dazu fragt man sich, wieso andere, weit größere und eigentlich handliche Modelle diverser Hersteller mit Klippen bei der Demontage geradezu gespickt werden.

Mit dieser Loktype ist Roco auch in der Ausführung ein echter Wurf gelungen. Einziges Manko, oder positiv formuliert, der Winzigkeit halber unausweichlicher Kompromiss, ist die fehlende Beleuchtung.

Wie ein Espresso ein gutes Essen, so vermag Rocos kleine, starke Schwarze eine H0e-Anlage zu krönen. Der gehaltvolle Muntermacher kostet etwa 180 Euro. *Henning Bösherz*

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

Bis Sa 12.02.
Faszination Dampflok, Ausstellung in der Universitätsbibliothek Braunschweig, Mo - Fr 9 - 19, Sa 10 - 14 Uhr, www.biblio.tu-bs.de/ausstellungen/dampflok.html, Tel. (0531) 3915018.

Sa 22.01.
Mit dem VT 98 von Gelsenkirchen nach Willingen, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

Sa 29.01.
Unbekannte Gleise am Niederrhein, DGEG Bahnen und Reisen, www.dgeg.de, Fax (02841) 56012.

So 30.01.
Fahrten beim „Wilden Robert" Oschatz – Kemmlitz, www.wilder-robert.de.

Winterfahrten beim Vulkan-Express Brohl – Engeln, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303. Auch So 13., 27.02.

Sa 05.02.
Zum Wintersport ins Zittauer Gebirge, ab Cottbus mit 03 204 und 119 158, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (0355) 3817645.

Sa 05.02. bis Sa 12.02.
Eisenbahnen in Eritrea, DGEG Bahnen und Reisen, www.dgeg.de, Fax (02841) 56012.

Sa 12.02. und So 13.02.
50 Jahre Brockenlok, Traditionszug und PmG mit 99 232 und 99 234, ab Nordhausen und Wernigerode zum Brocken, www.ig-hsb.de, V. Baake, Tel. (03943) 22361.

So 13.02.
Winterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

Sa 26.02.
Mit VT 98 von Gelsenkirchen nach Winterberg, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0171) 8114977.

Fr 18.03. bis So 27.03.
Eisenbahnen in Weißrussland, Rundreise im Hotelzug, DGEG Bahnen und Reisen, www.dgeg.de, Fax (02841) 56012.

Sa 19.03.
Dampfsonderzug von Wernigerode und Nordhausen zum Brocken, www.ig-hsb.de, V. Baake, Tel. (03943) 22361.

Mit Dampf- und E-Lok von Cottbus nach Wolfsburg, 351019 und 143001, www.lausitzerdampflokclub.de, Tel. (0355) 3817645.



Foto: Kloseck

„Winterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn" heißt es am 13. Februar, wenn die Traditionsfahrzeuge zwischen Klostermansfeld Betriebsbahnhof und dem Eduard-Schacht unterwegs sind.

Sa 26.03.
Osterdampf bei der Mansfelder Bergwerksbahn, www.bergwerksbahn.de, Tel. (034772) 27640.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
www.miniatur-wunderland.de, Kultur- und Gewerbespeicher Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18 Uhr, Di bis 21 Uhr, Sa/So/Feiert. 8.45 - 20 Uhr; Mo 28.02. Behinderten-Abend 18 - 20 Uhr.

www.daskleinebahnmuseum.net.tc,A-2571 Altenmarkt/Triesting, Hauptstr. 34, Tel. (0043 664) 2736710.

Modellbahnland Padderow in 17391 Neetzow, www.vorpommern.de/Kultur/Veranst, Tel. (039721) 56598.

Lok-Land in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr, auch Sa 05.02., Tel. (09252) 92295.

Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte, Vorführungen Di - Sa 11, 12, 14 und 15 Uhr, So auch 16 Uhr, www.mehev.de, Tel. (040) 314435.

Bis So 20.02.
Alles aus Karton – aber nicht von Pappe, Modellbauausstellung im Verkehrsmuseum Dresden, tägl. außer Mo, www.verkehrsmuseum.sachsen.de.

Bis Mo 28.02.
35 Jahre Fleischmann-N <<piccolo>> im DB-Museum Nürnberg, Di - So 9 - 17 Uhr, www. dbmuseum.de, Tel. (0911) 2195872.

Bis So 27.03.
Ausstellung in Naumburg (Saale), Modellbahncenter (Bahnhofstr. 25), Mo - Fr 13 - 18, Sa/So 9 - 18 Uhr.

Mi 19.01.
Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, 14.30 Uhr, Tel. (07524) 941342. Auch Mi 02., 16.02., 02.03.

Fr 21.01. bis So 23.01.
Ausstellung in 01809 Röhrsdorf/Borthen, Sächs.-Böhm. Bauernmarkt, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0171) 6415490.

So 23.01.
Börse in Leverkusen, Forum, Am Büchelter Hof, 11 - 16 Uhr. (1)

Börse in Bremen, Osterholzer Heerstr. (Daimler-Chrysler), 11 - 15 Uhr, Tel. (0421) 629315.

Sa 29.01. und So 30.01.
Vorführung der Anlage des MEC in Gütersloh, Clubheim Sieweckestr./Ecke Nordring, jew. 10 - 18 Uhr.

Sa 29.01. bis So 06.02.
Ausstellung des MEH in Halle (Saale), Saline-Museum (Mansfelder Str.), tägl. 10 - 18 Uhr, Tel. (0345) 6902033.

Ausstellung in 09120 Chemnitz, Europark (Schulstr. 38), jew. Sa/So 9.30 - 17 Uhr, Tel. (0371) 512709.

So 30.01.
Börse in Köln, Technologiepark, Eupener Str. 161/Josef-Lammerting-Allee 17-19, 11 - 16 Uhr. (1)

Do 03.02. bis So 06.02.
Große Modelleisenbahnausstellung in 06108 Halle (Saale), Charlottencenter, tägl. 10 - 18 Uhr.

Fr 04.02. bis So 06.02.
Ausstellung in Magdeburg-Cracau, Kant-Gymnasium (Cracauer Str.), Fr 15 - 18, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr.

Sa 05.02.
77. Automodellbörse in Leipzig, Haus Prager Str. 28 (Nähe Johannisplatz), 10 - 14 Uhr, Tel. (0341) 3016034.

Sa 05.02. bis So 13.02.
Modellbahnausstellung des MEV in 01744 Dippoldiswalde, Clubräume Nähe Rölligteich, jew. Sa/So.

Ausstellung des MEC in 09350 Lichtenstein, Bahnhof, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, www.modellbahnclub-lichtenstein.de.

TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- Das Programm von SWR3-Eisenbahn-Romantik:
  So 23.01., 16.45 Uhr: Der Bananenzug – Honduras.
  So 30.01., 16.45 Uhr: Portrait: Gerhard Soukup.
  So 06.02., 16.45 Uhr: „Bahn des Propheten" – Die Hedjadzbahn.
  Di 08.02., 12.15 Uhr: Die Südharzeisenbahn.
  So 13.02., 16.45 Uhr: Im Registan durch Usbekistan – Bahnabenteuer Zentralasien.
  So 20.02., 16.45 Uhr: Schienenstrang und Seidenstraße – Durch die Steppen Kasachstans und Usbekistans.
  So 27.02., 16.45 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg (1).
  So 06.03., 16.45 Uhr: Spielwarenmesse Nürnberg (2).
- Wiederholungen von SWR3-Eisenbahn-Romantik: BR Mi 13 Uhr, HR Mi 15.50 Uhr, MDR Fr 16.30 Uhr, RBB Sa 16.55 Uhr, WDR Sa 9.30 Uhr.
- **Di 18.01., 15.15 Uhr, NDR:** Russland in einem Zug – Von der Ostsee zum Pazifik.
- **Do 20.01., 8.45 Uhr, WDR:** Mit dem Zug durch Neuseeland.
- **Mo 24.01., 15.20 Uhr, 3sat:** Eugen Kittel – Ein schwäbischer Dampflokkonstrukteur.
- **Di 25.01., 23 Uhr, NDR:** Weltwunder der Technik – Die Unterwelt von London.
- **Mi 26.01., 15.15 Uhr, NDR:** Mit dem Zug ans Ende Europas – Von Oslo zum Polarkreis.
- **Do 27.01., 13 Uhr, NDR:** Reisezeit – Bahn-Nostalgie in Graubünden.
- **Mo 07.02., 15.25 Uhr, 3sat:** Endstation Westerwald.

Sa 05.02. bis So 20.02.

Ausstellung in 09544 Neuhausen/Erzgebirge, Brüxerstr. 22, jew. Sa/So 13 - 18.30 Uhr. Auch Sa/So 05./06.03.

Modellbahnschau des AK Modellbahn Chemnitz, Gewerbepark Solaris, Neefetstr. 82 (Klinkerbau), jew. Sa/So 10 - 17 Uhr, www.modellbahn-chemnitz.de.

So 06.02.

Modellbahnvorführung in 71549 Auenwald-Däfern, Weinbergstr. 13 (A. Hanselmann), 10 - 12 und 14 - 16 Uhr, www.mbfd-auenwald.de.vu, Tel. (07191) 51823.

Die häufigste Adresse

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. Adler Spielzeugmärkte, M. & RP. Cremer Veranstaltungs GmbH, Bismarckstr. 16, 40721 Hilden, www.adler-maerkte.de, Tel. (02103) 51133.

Börse in 21423 Winsen/Luhe, Schloßring (Autohaus Wolperding), 11 - 15 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Bella Figura – Mini-Figuren für die Modellbahn, Alter Bahnhof Lette (Kreis Coesfeld), 15 - 18 Uhr. Auch So 06.03.

Do 10.02. bis Di 15.02.

Modellbahnausstellung des MEC Leipzig-West, Clubhaus „Völkerfreundschaft", Stuttg. Allee, tägl. 9 - 18 Uhr.

Fr 11.02. bis So 13.02.

Modellbahnausstellung des MEC „Theodor Kunz" in Dresden, Messe, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (03501) 528261.

Sa 12.02. und So 13.02.

Schau des MBC in Kassel, Königstorschule, 10 - 17 Uhr, www.steinertseebahn.de, Tel. (0561) 83181. Auch So 13.03.

So 13.02.

Modellbahnausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund am Sportzentrum, 10 - 17 Uhr. Auch So 06.03.

Börse in Bonn-Bad Godesberg, Stadthalle, Koblenzer Str. 80, 11 - 16 Uhr. (1)

Börse in 25335 Elmshorn, Norderstr. 18-20 (Autohaus Mohr), 11 - 15 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Sa 19.02. und So 20.02.

Ausstellung in 07580 Seelingstädt, Haus der Modellbahn, Lindenstr., Sa 13 - 18, So 10 - 18 Uhr, www.mbc-seelingstaedt-ev.de, Tel. (036608) 92693.

Sa 19.02. bis So 27.02.

Austellung des MEC in 01723 Mohorn, ehem. Lokschuppen, jew. Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (035209) 20816.

So 20.02.

Börse in Köln, Messe, Kongress-Centrum Ost, 11 - 16 Uhr. (1)

Sa 26.02.

www.freiburger-spielzeugboerse.de, Messehalle 3 in Freiburg (Breisgau), 11 - 16 Uhr, Tel. (0761) 2922242.

Börse der Arge Verkehrsfreunde in 21335 Lüneburg, Universität, Wandelhalle, 10 - 16 Uhr, Tel. (04131) 48539.

Sa 26.02. und So 27.02.

Langenauer Modellbahntage, im Bf Langenau (Sachsen), Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (037322) 3706.

Börse in Rostock, Stadthalle, 10 - 18 Uhr, Tel. (0381) 7697579.

So 27.02.

Börse in 37308 Heiligenstadt, Eichsfelder Kulturhaus, Ägidienstr., 10 - 16 Uhr, www.hev-ev.de, Tel. (03606) 613497.

Börse in Hamburg, Hamburg-Haus Eimsbüttel, Doormannsweg 12, 15 - 18 Uhr, Tel. (040) 6482273.

Fr 04.03. bis So 13.03.

Iserlohner Kleinbahn im Modell, Stadtbücherei Altena, Marktstr. 14, Mo - Fr 9 - 13, 14 - 17 Uhr, Sa 10 - 17 Uhr, So 11 - 17 Uhr, Tel. Reinhard (02372) 12310.

Ankündigungen in der **Rubrik „Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 von Januar 2002. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

DAS WUNSCHMODELL



Der Anfang: Ritter von Krauthausers Rangierergruppe in H0 umfasst sechs Personen, darunter einen Entkuppler (l.) und einen Streckenläufer (r.)

„Fahrt frei!"

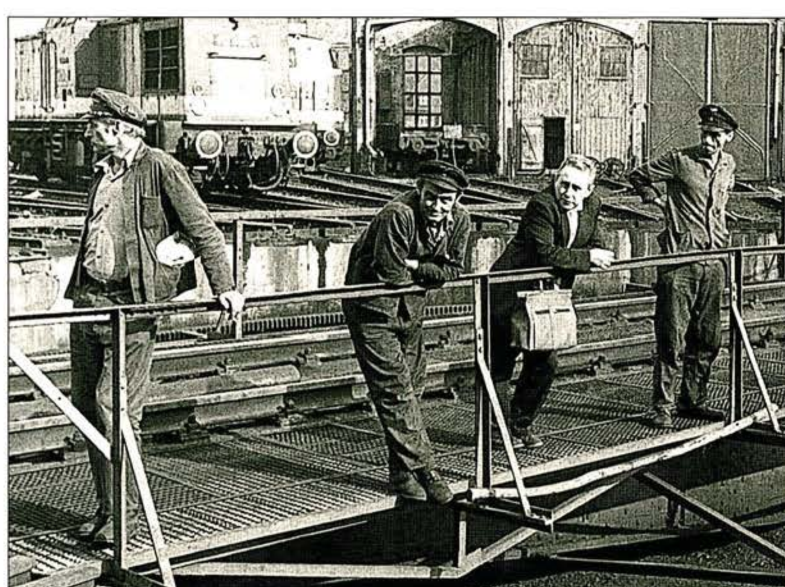
Das Modell-Angebot an Bahnhöfen, Häusern, Werbeschildern und Kraftfahrzeugen nach DDR-Vorbild ist erfreulich. Was fehlt, sind Eisenbahner im erkennbaren DR-Outfit.

Wenn man sich heute auf einem x-beliebigen Bahnhof umschaut, ist es fast beängstigend, mit wie wenig Personal die moderne Eisenbahn den Betrieb abwickelt. Selbst in mittleren und größeren Städten findet man im Bahnhof oft nur noch einen geöffneten Fahrkartenschalter, pardon, ein Reisezentrum; alles andere ist tot: Gepäckschalter, Auskunft, Aufsicht. Von Rangierern draußen in den Gleisen ganz zu schweigen.



Foto: MEB-Archiv

„'s is' Feierohmd": Die Kleidung richtete sich nach Einsatzzweck und Dienstrang, Saalfeld, um 1977.



Reichsbahnangestellte auf der Drehscheibe zu Anfang der 80er-Jahre, als sich, wie hier, erste Gruppen zur Pflege von historischen Triebfahrzeugen bildeten.



Immer korrekt: Der Zugabfertiger kurz vor dem Wechsel der Dokumente.



Mütze, Tasche, freundliche Miene – so sah ein Eisenbahner am Dienstende aus, in Cranzahl 1980.



Ein Reichsbahner in sommerlicher Bekleidung lässt mal den Kragen offen.

Was war dagegen auf DR-Bahnhöfen für ein Auflauf an Personal! Nicht nur, dass es neben den Fahrkartenschaltern separate Platzkarten-, Auskunfts- und internationale Schalter gab: Die Aufsicht mit der roten Mütze fertigte jeden Reisezug am Bahnsteig ab. Gepäck- und Expressgut mussten umgeladen werden. Lok- und Zugpersonal wartete auf den Einsatz, und nicht zuletzt sorgten Transportpolizisten für Ordnung um den Bahnbetrieb, so hieß es jedenfalls offiziell. Im Güterboden luden Packarbeiter Waggons ein und aus, die Rangierer verständigten sich mit dem Lokführer: „Noch zweeei Längen! Noch eeeine! Haaalbe Länge... Haaaalt!"

Wo aber sind all diese Figuren im Modell? Charakteristisch wären die DR-Figuren allemal: Die dunkelblaue Dienstkleidung, Frauen oft im Rock, dazu Schirmmütze oder Käppi, außerdem Arbeitstaschen. Rangierer waren auch orange gekleidet, aber die Anzüge sahen nach Arbeit aus. Transportpolizisten hatten helle Blusen und dunkle Hosen, dazu die unverkennbare Truppführertasche. Das ist reichlich Stoff, um Typen zu schnitzen, und sollte weder für H0 noch TT und N ein technisches Problem darstellen.

Immerhin einer hat den Anfang gemacht. Just als dieser Artikel in Angriff genommen wurde, erhielt MEB ein Päckchen aus dem Zittauer Gebirge. Absender: Ritter C.B. von Krauthauser, Inhalt: Sechs DR-Rangierer in H0. Wer sagt außerdem „Fahrt frei!"? *Henning Bösherz*



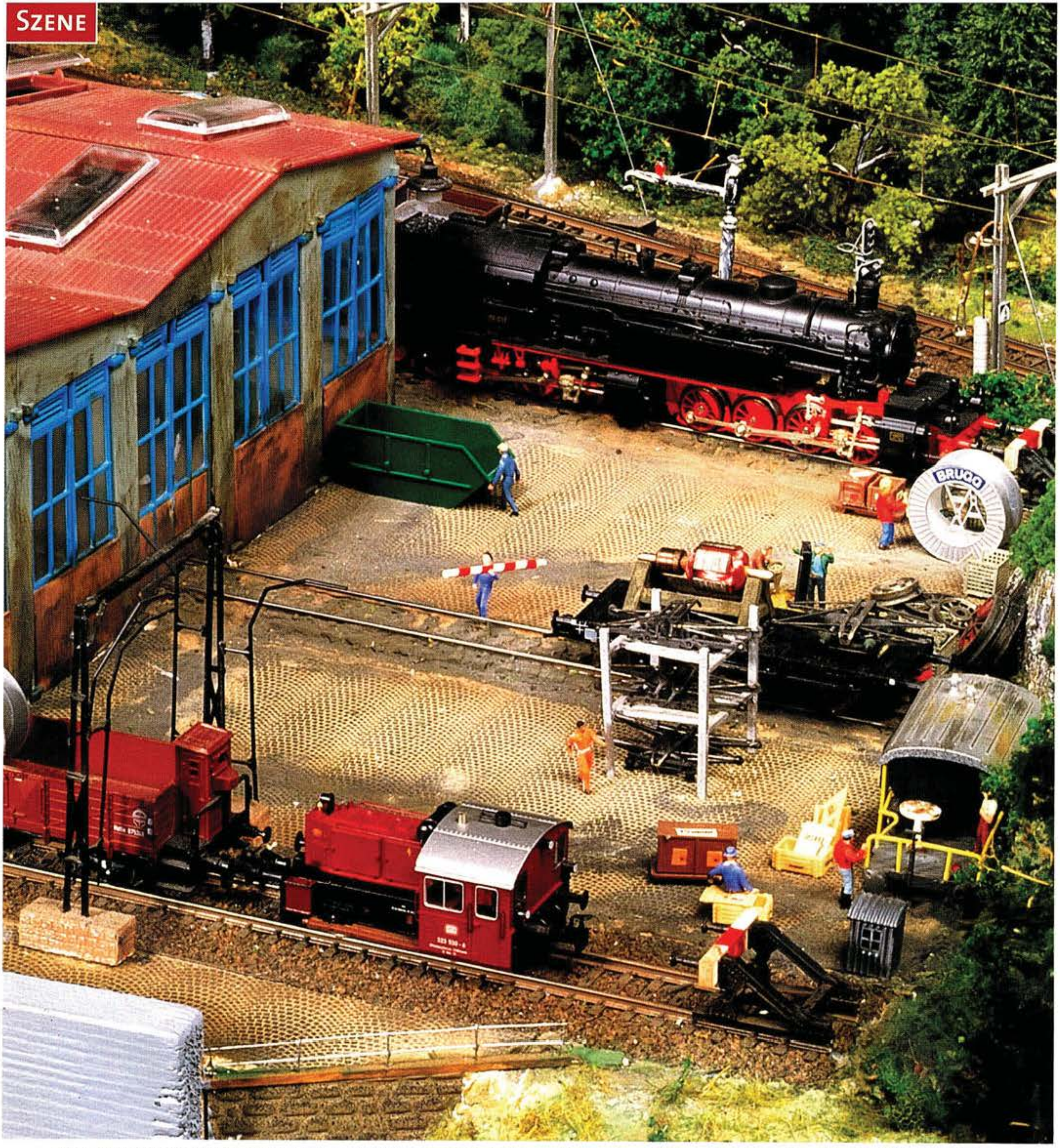
Foto: MEB-Archiv

Das Personal zur Pflege der 65 1002 legte auch bei Ehreneinsätzen Dienstuniform an, wenn auch etwas leger darunter.



Fotos (5): Wollny

Eisenbahnerinnen waren bei der DR nicht nur an den Schaltern, sondern ebenso im Betriebseinsatz als Aufsicht oder Stellwerksmeisterin.



Wie viele Schweizer Modellbahner konnte auch Gregor Tomasi der Ausstrahlung der mächtigen deutschen Baureihe 96 nicht widerstehen.

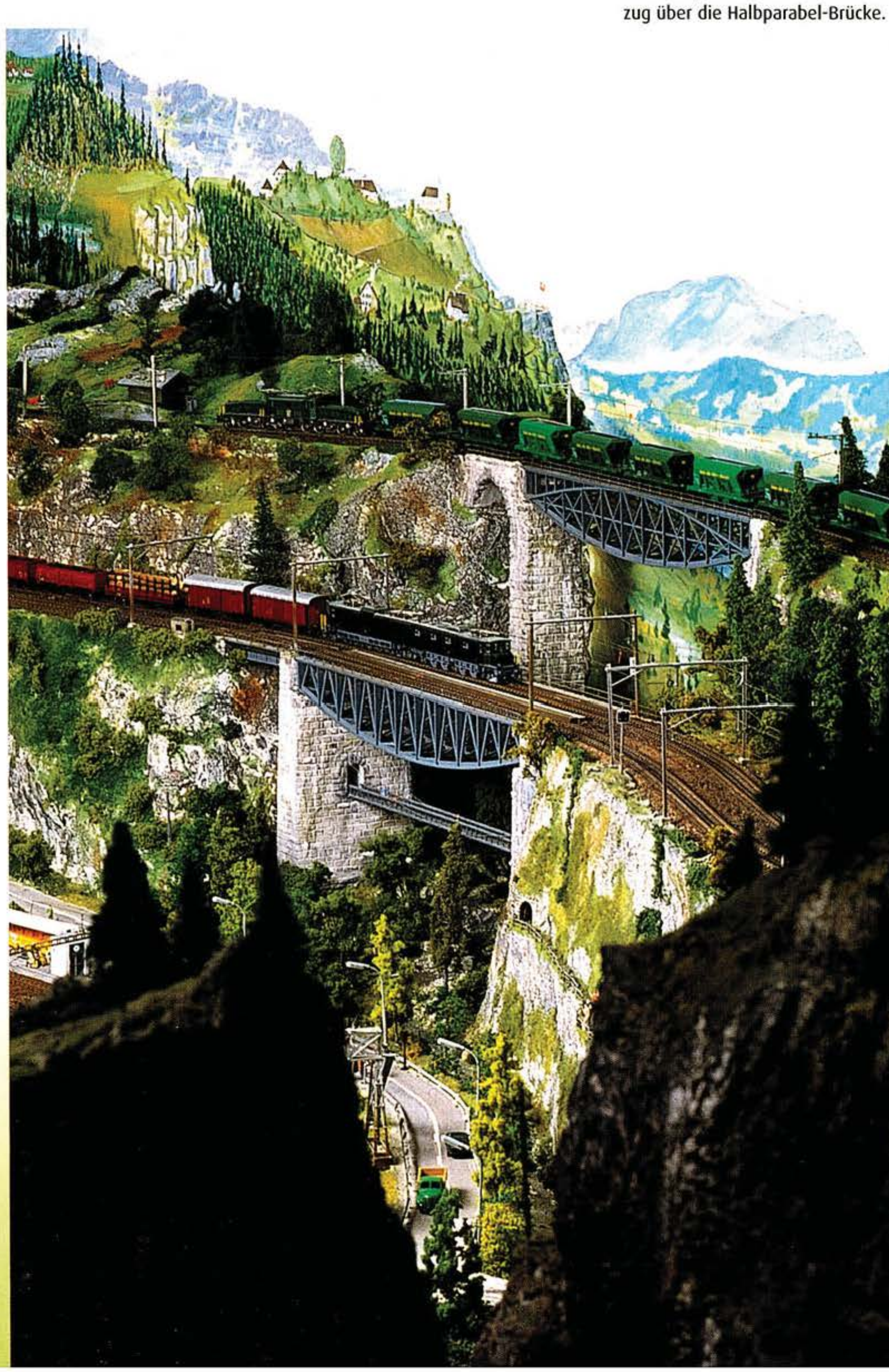
Am südlichen Rheinufer

Nur einen Katzensprung hinter der deutschen Grenze liegt der Schweizer Eisenbahnknoten Brugg – auch sein H0-Modell.



Blick auf den linken Anlagen-Abschluss: Das braune SBB-Krokodil überquert soeben die beim Vorbild von Waldshut nach Koblenz führende Fachwerkbrücke. Im Vordergrund wartet die blaue E 70 21 samt Beobachtungswagen mit eingebauter Videokamera auf den nächsten Einsatz.

Aktive Elektroveteranen der SBB: Während das Krokodil mit einem Kieszug über die Pauli-Brücke rumpelt, zieht der Gotthard-Koloss Ae 8/14 11801 seinen Güterzug über die Halbparabel-Brücke.

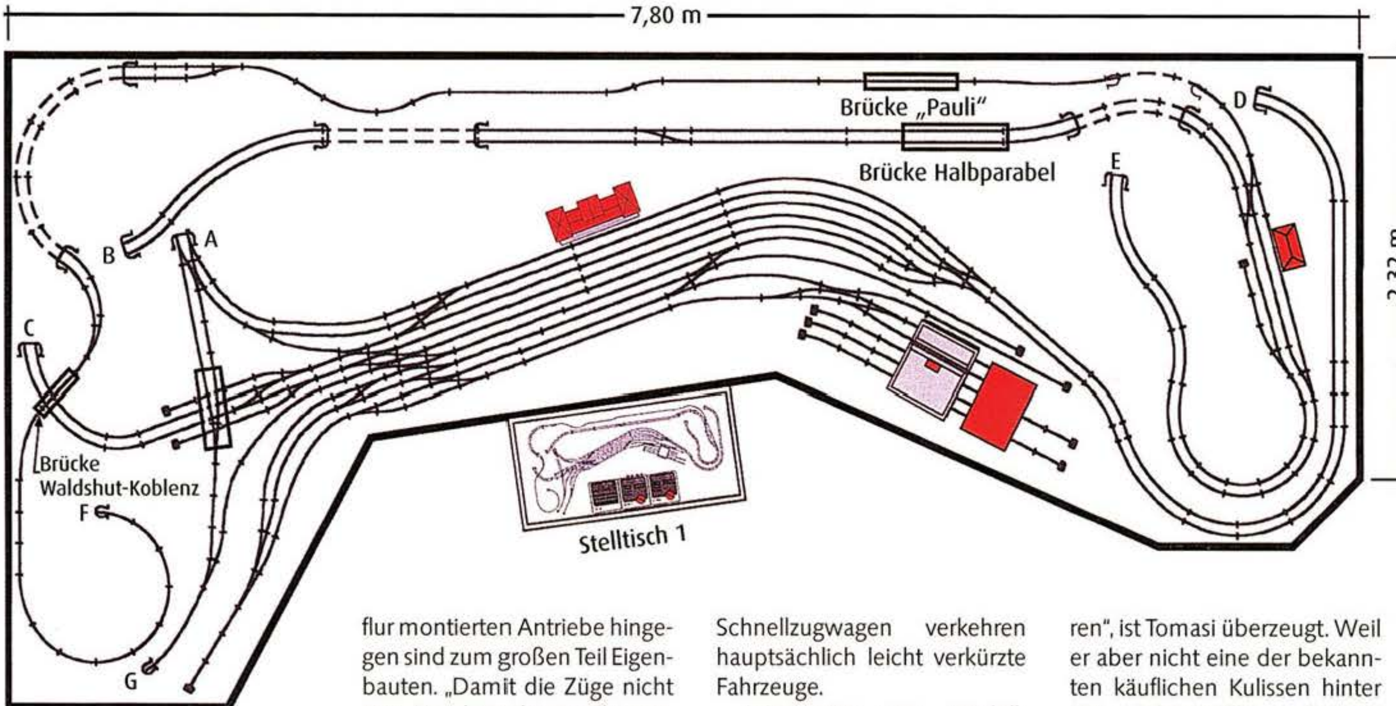


Mit zwölf Jahren bekam er von seiner bei der Firma Märklin arbeitenden Tante Emmi eine H0-Modelleisenbahn geschenkt. Von Stund an interessierte ihn das Innenleben der kleinen Lokomotiven dermaßen, dass er sich schnell zu einem Reparatur-Fachmann entwickelte. Dies blieb Frau Reich, die im schweizerischen Städtchen Brugg ein Spielzeuggeschäft betrieb, nicht verborgen. Weil sie aber noch keine Märklin-Bahnen in ihrem Sortiment führte, kam es, „dass sie mich bat, persönlich in Göppingen vorzusprechen" erzählt Gregor Tomasi: „Als 15-jähriger Jüngling überbrachte ich daraufhin ein Schreiben sowie eine Bestellung über Tausende von Franken." So kam es, dass Frau Reich ab dem Jahre 1958 auch Märklin-Bahnen verkaufte. Tomasi hingegen wurde später Lokomotivführer bei den SBB.

„Lange Jahre fand ich dann allerdings keine Zeit für den Bau einer eigenen Anlage", schildert der Schweizer das altbekannte Problem. Mittlerweile hat ihn das Modelleisenbahnfieber aber wieder infiziert. „Dabei bin ich dem mir bestens bekannten Wechselstrom-System treu geblieben", sagt Tomasi bestimmt: „Und die Frage, welches Thema ich bei meiner H0-Anlage verwirklichen möchte, war schnell beantwortet: Es musste der Bahnhof Brugg samt Umgebung sein. Zudem war es mir ein Anliegen, markante örtliche Brücken, Tunnelportale und Streckenpartien im Modell nachzubilden." →



Hinter dem Lok-Depot und dem Gleis nach Gregorberg liegt die zu Brugg gehörende Siedlung. Wie beim Bahnhof gilt: Die Häuser sind Eigenbauten.



An Platz standen rund vier mal sieben Meter zur Verfügung. Gefragt war nun Fantasie, viel Planungsarbeit und der Mut, Kompromisse einzugehen. „Wer letzteres nicht kann, wird entweder nie eine Anlage bauen – oder ist Multimillionär", so Tomasi. Trotz des relativ großen Raums konnte er nicht auf Steigungen bis zu 50 Promille verzichten. Letztere haben allerdings den Vorteil, dass sie von den Betrachtern als echte Steigungen wahrgenommen werden. Verbaut wurden Schienen und die schlanken Weichen aus dem K-Gleisprogramm von Märklin. Die unterflur montierten Antriebe hingegen sind zum großen Teil Eigenbauten. „Damit die Züge nicht von Hand nachgeregelt werden müssen, speise ich je nach Steigung, Gefälle, Kurvenradius oder im Bremsbereich vor den Signalen automatisch vier unterschiedliche Spannungen

Sorgfältig geplant und konsequent verwirklicht

in die jeweiligen Abschnitte ein", erklärt der Lokführer. Der Schattenbahnhof umfasst derzeit neun Gleise. Eine Besetztmeldung zeigt auf dem Stelltisch an, welche Gleise belegt sind. Zudem kommt die Zugnummernanzeige von Holtermann zur Anwendung. Bei den Schnellzugwagen verkehren hauptsächlich leicht verkürzte Fahrzeuge.

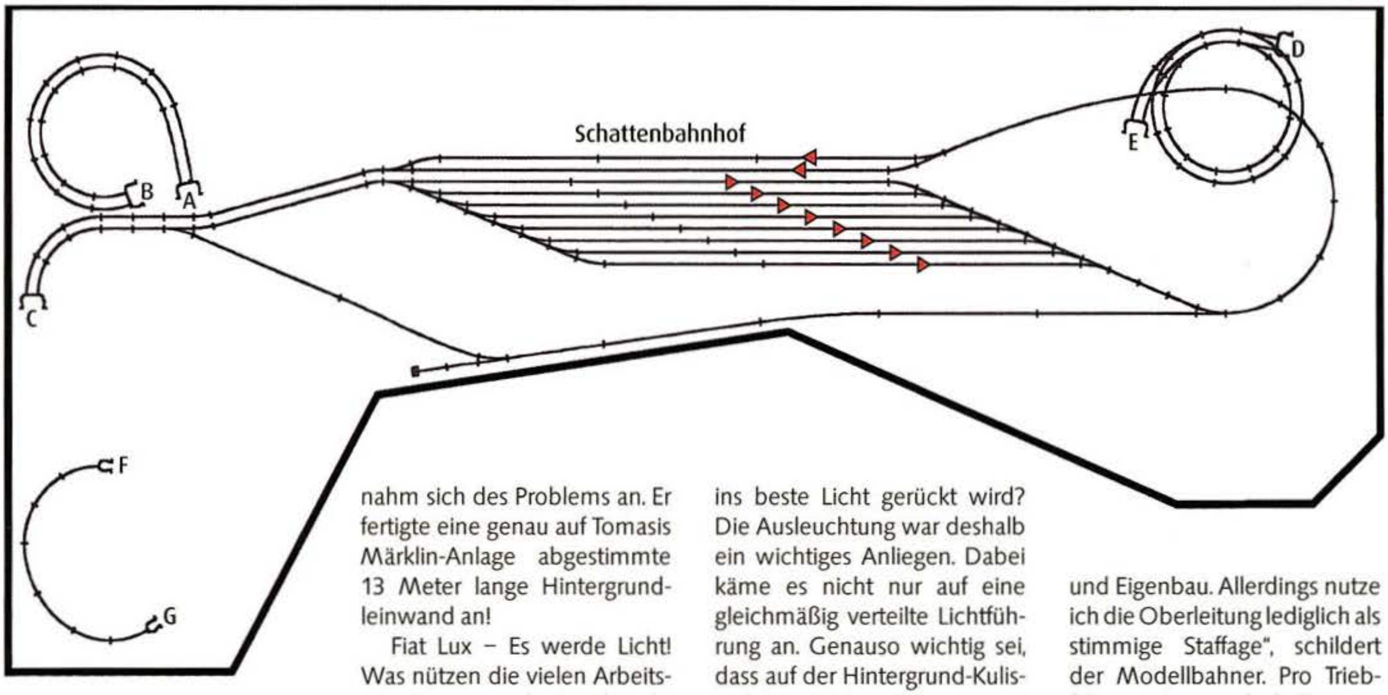
Was wäre eine Modellbahn-Anlage aber ohne passenden Hintergrund? „Sie wäre nicht die Hälfte wert, geht doch ohne Landschaftsabschluss die Illusion der Tiefe völlig verloren", ist Tomasi überzeugt. Weil er aber nicht eine der bekannten käuflichen Kulissen hinter seine Anlage stellen wollte, war guter Rat teuer – es sei denn, man hat einen Freund, der das auf professionelle Art zu lösen weiß: Angelo Caduff, Modellbahner, Filmer und Künstler, →



Ausflugsfahrt mit dem Roten Pfeil. In Kürze saust der betagte Schienenflitzer durch das Bahnhöfchen Gregorberg.



Hochbetrieb am West-Ende des Bahnhofs Brugg: Im Einsatz stehen eine grüne Ae 3/6 II, eine Re 4/4 IV, eine Re 460 (Swiss-Collection I) sowie eine rote Ae 6/6.



nahm sich des Problems an. Er fertigte eine genau auf Tomasis Märklin-Anlage abgestimmte 13 Meter lange Hintergrundleinwand an!

Fiat Lux – Es werde Licht! Was nützen die vielen Arbeitsstunden, wenn das Werk nicht ins beste Licht gerückt wird? Die Ausleuchtung war deshalb ein wichtiges Anliegen. Dabei käme es nicht nur auf eine gleichmäßig verteilte Lichtführung an. Genauso wichtig sei, dass auf der Hintergrund-Kulisse keine Schlagschatten zu sehen seien, etwa von Bäumen, Hügelspitzen oder Elektromasten, so Tomasi: „Meine vier kräftigen Halogenlampen sind deshalb gegen die weiß gestrichene Decke gerichtet."

Hintergund und Licht – wichtige Anlagenmerkmale

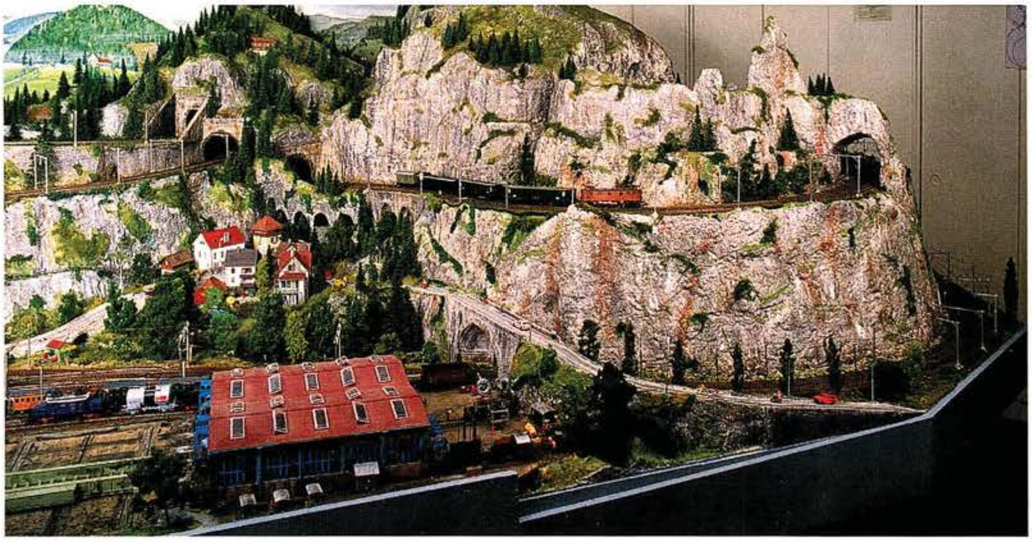
„Die für meine Anlage passende SBB-Fahrleitung fand ich bei den Firmen Sommerfeldt und Eigenbau. Allerdings nutze ich die Oberleitung lediglich als stimmige Staffage", schildert der Modellbahner. Pro Triebfahrzeug lötet er deshalb einen der Stromabnehmer so fest, dass er bis knapp unter die Fahrleitung reicht, dafür hat er sich eine einfache Lehre konstruiert. Das Schleifstück kommt so nie in Kontakt mit der Oberleitung. Optisch fällt dies kaum auf, beschert aber einen problemlosen Fahrbetrieb. Zudem können die Abstände der Fahrleitungsmasten größer als notwendig ausgeführt sein, vor allem in Kurven. Sie entsprechen dadurch besser den vom Vorbild bekannten Distanzen.



Der Personenzug hat Brugg in Richtung der Rheinbrücke Waldshut – Koblenz verlassen. Während die Eb 3/5 5818 aus dem Hause Märklin stammt, handelt es sich bei den Wagen um ältere Liliput-Modelle.



Hinter dem Ost-Ende des ausgedehnten Bahnhofs Brugg sind zwei Wahrzeichen der Anlage zu erkennen: Die Aare-Brücke der Epoche 1875–1905 (oben, System Pauli) und diejenige der Epoche 1905–1995 (darunter, Halbparabel).

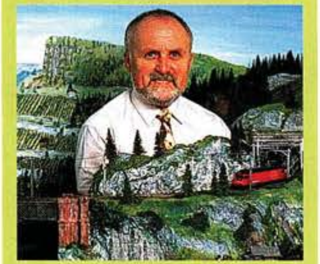


Blick auf den rechten Anlagen-Abschluss: Der Nostalgie-Schnellzug, geführt von einer braunen Ae 3/6 II, wird demnächst in Gregorberg einfahren. Anschließend rollt er dann entweder über die Pauli- oder die Halbparabel-Brücke talwärts zurück nach Brugg.

Wegen einer Streckensperrung wird der von Zürich nach Amsterdam fahrende TEE Edelweiß via Koblenz umgeleitet. Hier dieselt er über die Rheinbrücke nach Waldshut, auf der Fahrt in Richtung Basel badischer Bahnhof.

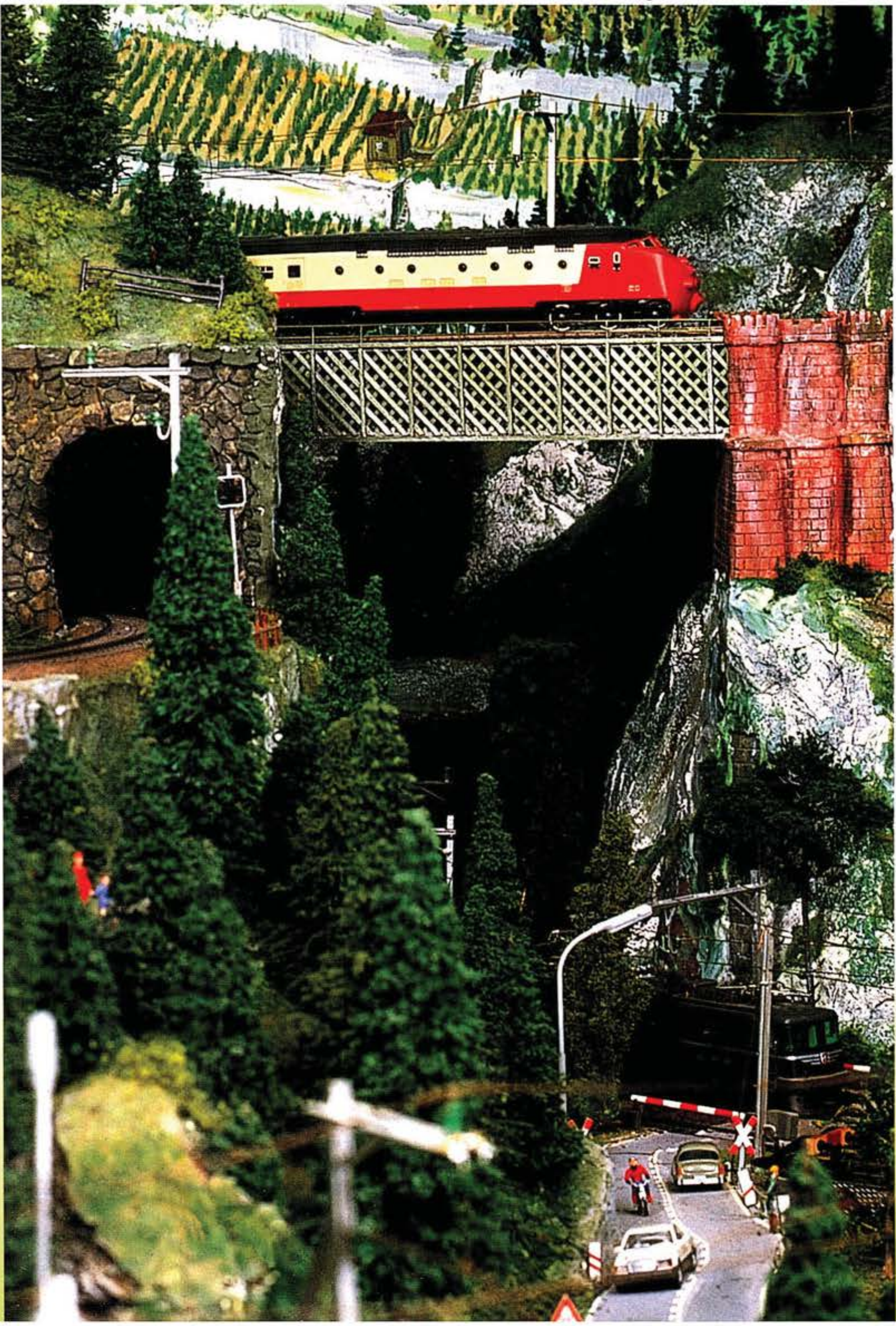
Besucher sind willkommen

„Weil ich meine Modellbahn gerne anderen Menschen vorführe sind Besucher willkommen. Damit ich jedoch für meine Gäste genügend Zeit finde, ist es wichtig, dass sie sich frühzeitig anmelden": Gregor Tomasi-Del Conte, Wildenrainweg 18, CH-5200 Brugg.



„Das Fahren mit den Zügen und das Vorführen der Anlage bereiten mir viel Spaß."

Fotos (11): Zellweger



Von der sich im östlichen Teil des Bahnhofs Brugg befindenden Signalbrücke einmal abgesehen, sie entstand in seiner Werkstatt aus Messing, verwendete er Erzeugnisse der Firma BW. „Als SBB-Lokführer legte ich dabei natürlich Wert auf Signalbilder, die dem Vobild entsprechen", so Tomasi.

Bis zur vollständigen Fertigstellung seines Jugendtraums wird allerdings noch ein wenig Zeit verstreichen. „Schließlich will ich auch nach meiner Pensionierung, sie erfolgt im Frühling dieses Jahres, noch etwas zu werkeln haben", freut sich der Brugger.

Christian Zellweger



Die Verwendung von Metall bei den Drehgestell-Blenden macht eine dünne Ausführung der Bauteile möglich.

Schon in der Epoche II kamen ältere Schnellzug-Loks vor untergeordneten Personenzügen zum Einsatz.

Die Mischung macht's



Da im Tender keine Antriebs- oder Elektronik-Komponenten sitzen, ist die Darstellung einer Lok mit geringem Kohlevorrat möglich.

In den frühen 30er-Jahren, als Carl Bellingrodt das Schwarzweiß-Foto mit 17505 schoss, war der Stern der bayerischen S3/5 bereits im Sinken. Die damals fast 30 Jahre alte Maschine musste die Bespannung von Schnellzügen ihren jüngeren und stärkeren Nachkömmlingen überlassen. Die zu dieser Zeit hoch im Kurs stehenden moderneren Pazifiks der Baureihen 18, 01 und 03 sollte dieses Schicksal wenige Jahrzehnte später in gleicher Weise ereilen.

Dem Modellbahner gibt das die Möglichkeit, der Micro-Metakit-Lok (Art.-Nr. 02505H) ein häufig nicht weniger altes Wagen-Sammelsurium beizustellen. Leider muss man momentan bei der Beschaffung in der Baugröße H0 auf Gebrauchtware zurückgreifen, da keiner der Waggons derzeit für die Epoche II geliefert wird. Hinter der Lok rollt ein kurzer vierachsiger Abteilwagen, der im Modell am besten durch einen Fleischmann-Wagen (Art.-Nr. 5086) oder einen Piko-Waggon dargestellt wird. Dahinter kann man drei bayerische Durchgangswagen der Typen C3iBay99a beziehungsweise BCiBay07 einstellen, die Roco vor einigen Jahren als Sonderserie (Art.-Nr. 44855, 44862) anbot. Dahinter finden eine Donnerbüchse Ci (Fleischmann 5072, Roco 44994, Trix 23310) und zwei Einheitsabteilwagen, die Trix bis vor kurzem im Sortiment führte, Platz. Den Schluss bilden ein Gepäckwagen (Trix 23311, Roco 44995) mit Dachkanzel und ein gedeckter Güterwagen. In N bietet Trix ein Modell der Nassdampf-17419 (Art.-Nr. 12222) an, das die Nachstellung eines ähnlichen bayerischen Zuges ermöglicht. Beim Abteil-Vierachser muss man auf einen gebrauchten (Fleischmann 8087) zurückgreifen oder man ersetzt ihn durch einen zweiachsigen Cd 21 von Trix (Art.-Nr. 13744). Statt der bayerischen Dreiachser, von denen es kein Großserien-Modell gibt, sind Donnerbüchsen einzustellen, die den Vorteil haben, derzeit bei Fleischmann als zeitgemäße Modelle lieferbar zu sein (Art.-Nr. 8659 - 8663), was auch für die beiden bayerischen Abteilwagen nebst Gepäckwagen (13743 - 13745) gilt. Bei diesem Zug ergibt sich also der seltene Fall, dass das Angebot an derzeit lieferbaren N-Fahrzeugen besser ist als in H0. *Jochen Frickel*

Die Kuppelachsen lagern alle gefedert. Auf die Messing-Radsterne sind Finescale-Radreifen aus Edelstahl aufgezogen.



Fotos: Jörg Chocholaty



Personenzug in meisterhaft gestalteter Landschaft. Lok: Micro-Metakit; Pwi: Fleischmann; C3i: Roco; Abteilwagen: Fleischmann.



Mit einem gemischten Personenzug ist 17505 in den frühen 30er-Jahren in Franken unterwegs.

Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz

MODELLBAHN AKTUELL

TRIX ▸ *52.80 in N und Torpedo-Pfannenwagen in H0*



Für Trix-Profi-Club-Mitglieder gefertigt wurde in Metalldruckguss das N-Modell der 52.80 (oben). Die Minitrix-Version, ausgestattet mit Glockenankermotor und Schwungmasse, hat die 52 8195-1 der Fränkischen Museums-Eisenbahn zum Vorbild. Im Rahmen des Schwerpunktthemas „Vom Erz zum Stahl" haben die neukonstruierten H0-Torpedo-Pfannenwagen (unten) nach Vorbild der Eisenbahn und Häfen (EH) Duisburg ihren gewichtigen Auftritt. Die teilweise aus Metall gebauten Modelle werden im Dreierset mit unterschiedlichen Wagennummern angeboten.



WEINERT ▸ *Bahnhofs-Bänke in 0, H0, TT und N*



Die aus Messing-Ätzteilen bestehenden Bahnhofsholzbänke (Bild) sind ab den 1930er-Jahren einsetzbar. Für 0-Bahner finden sich zwei, für die restlichen Baugrößen vier Bänke in der Packung. Für Anlagen ab den 50er-Jahren bietet sich eine Doppelbank mit Werbe-Bande an. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230.

UHLENBROCK ▸ *Mobile-Station-Adapter*



Mit dem Mobile-Station-Adapter lassen sich alle Funktionen inklusive der tollen Datenbank an Intellibox und Twin-Center nutzen. Daneben ist die mobile Station als Handregler am „Digitalen und analogen System" (Daisy) einsetzbar. Mit Uhlenbrocks 6021-Infrarot- und Loconet-Adapter kann die Mobile Station auch an einer Märklin-Zentrale 6021 als Handregler eingesetzt werden. Damit man sieht, was die Modellzeit geschlagen hat, bietet der Elektronik-Spezialist ein Display mit zweizeiliger LED-Anzeige an. Daneben liefert das Display auch Informationen über Lokeinstellungen, Weichen und Rückmelder. Ältere Märklin-Modelle müssen zur Digitalisierung dank des Lokdecoders 76200 nicht mehr auf Permanentmagneten umgebaut werden. Der Multiprotokoll-Decoder eignet sich für Trommel- und Scheibenkollektor-Motoren und weist eine Susi-Sound-Schnittstelle auf, bei der mit angeschlossenem Soundbaustein bis zu zwölf Zusatzfunktionen abgerufen werden können.

PIKO ▸ *Sächsischer Packwagen in H0*

Als Neukonstruktion rollt der Packwagen Pw Sa 10 in DRG-Ausführung (Bild) in den Fachhandel. Als Siemens-Dispo-Lok mit „Rail Traction Company"- und „Lokomotion"-Schriftzügen rückt die Viersystem-Maschine der Baureihe 189 ebenso ins Hobbysortiment wie die LTE-185. Beide H0-Gleichstrommodelle verfügen über digitale Schnittstellen. Beschriftungsvarianten sind der gedeckte Güterwagen Gbs 258 der DB (Epoche V), der auf dem bauartgleichen Gbs 1500 der DR basierende Postaa der Deutschen Post, der DR-Hochbordwaggon OOr 47 (Epoche III) sowie der DR-Klappdeckelwagen T-v5600 (Epoche IV). Die

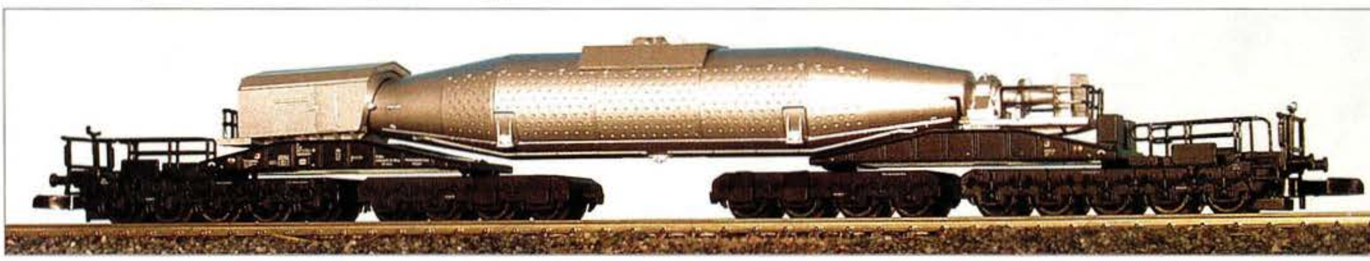


Knickkesselwagen erhalten weiteren Zuwachs durch die Modelle mit „Eva"- und mit Minol-Beschriftung. Mit unterschiedlichen Wagennummern und Bauschuttbeladung versehen ist das Dreierset mit Bundesbahn-Rungenwagen Rmms 33 der Epoche III.

MÄRKLIN ▸ *Göppinger Museumszug in H0 und Torpedopfannenwagen in Z*



Der H0-Museumszug „Werk 1“ (rechts) mit der 80030 im Fotografieranstrich, drei historischen Güterwaggons und Lkw-Oldtimern erinnert an die Vorkriegszeit und traditionsreiche schwäbische Firmen wie die Esslinger Sektkellerei Kessler. Der dreiachsige Staubsilowagen ist nun in einer H0-Variante mit Fewa-Beschriftung zu haben. Einen aktuellen DHL-Container trägt im selben Maßstab der Lgnss 577 von DB Cargo. Die H0-Oberleitungsgrundausstattung enthält zur Elektrifizierung eines C-Gleisovals samt Umfahrung aus den größeren Märklin-Startpackungen die entsprechende Anzahl an Streckenmasten, Masten mit Auslegern, Fahrdrähten verschiedener Längen, Sockeln und Haltern, einen Anschlussmast, eine Montagelehre, das Mastpositionslehreset sowie Aufbauanleitungen mit Systembeschreibung. Mit dem Blocksignal komplettieren die Göppinger ihre neue von Lichtsignal-Generation im Maßstab 1:87. Die Stahlproduktion kann auch in Z beginnen, denn Märklin liefert den neu konstruierten Torpedo-Pfannenwagen (unten) aus. Der 18-Achser besitzt aus Metall gefertigte Grundträger und eineKunststoff-Pfanne.



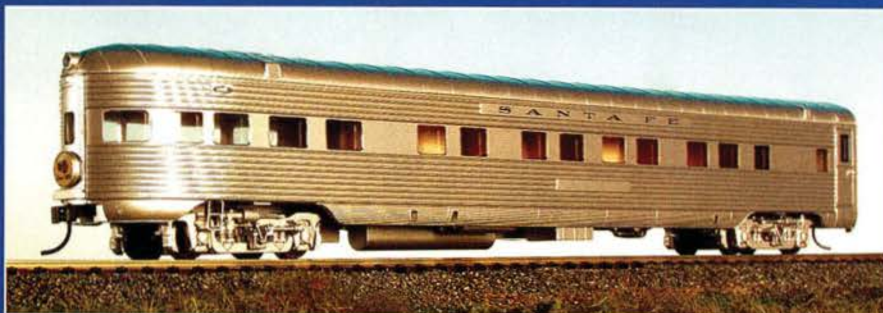
LILIPUT ▸ *Dreiachsiger Kesselwagen in H0*



Die dreiachsigen bei der DRG eingestellten Kesselwagen sind fein detailliert. Bei dem Shell-Waggon (links) liegen Schlusslaternen zur Selbstmontage bei. Der graue Wagen (rechts) der „Chemischen Fabrik von Heyden“ in Radebeul weist bedruckte Pufferhülsen auf.

MODELLBAHN AKTUELL

US-Corner



Der Observation Lounge gehört zur Super-Chief-Sonderserie.

Die Streamliner-Personenwagen gehörten Jahrzehnte lang zu den Standardwagen im US-Personenverkehr. Noch heute findet man die eleganten Vierachser in diversen Regel- beziehungsweise Sonder-Zügen. Ein legendärer Schnellzug ist der Super Chief der Santa Fe, den Walthers in H0 nachbildet. Nicht fehlen darf am Schluss der Observation Lounge (oben). Die Modelle weisen eine feine Detaillierung mit passgenau eingesetzten Fenstern und eine Inneneinrichtung auf. Die Waggons sind erst ab einem Radius von 610 mm einsetzbar. Erhältlich sind die Modelle im spezialisierten Fachhandel. Eine Vertreterin der modernen amerikanischen Loks für den Personenverkehr ist die F59PHI. Die stromlinienförmigen Vierachser haben eine Leistung von 3000 PS. Das Vorbild des von Athearn gefertigten N-Modells (rechts) ist im Staat Washington zu Hause. Die N-Lok ist bei moderater Geräuschentwicklung mit umgerechnet 613 km/h etwas flott unterwegs. Der Auslauf ist dank zweier Schwungmassen sehr gut. Ein Minimal-Tempo von drei km/h bei 1,5 Volt ist spitze. Der gut gravierten Lok liegen separate Griffstangen bei. Der Vertrieb der Maschine erfolgt über Noch. Lange erwartet, sind die drei US-Kesselwagen von Trix und Märklin (ganz unten) in H0 ausgeliefert. Die Waggons sind typische eindomige Tank-Cars von ACF (American Car and Foundry), wie sie zu Tausenden bei den Bahnen Nordamerikas, Kanadas und Mexikos zu finden waren und teilweise noch sind. Die speziell für Chemikalien ausgerüsteten ACF 105 A gehörten entweder den Chemical Companies oder Waggonvermietern. Kesselwagen unterhielten Bahngesellschaften nur als Bahndienstwagen! Die Modelle tragen auf einem detailreichen Metall-Untergestell einen Kunstoffkessel. Die Gitter der Domplattform bestehen aus wenig bruchempfindlichem Kunststoff. Die feine Lackierung und Beschriftung runden den guten Eindruck ab. Die Anschriften weisen die Waggons als vorwiegend an der Ostküste eingesetzte aus.



Vom N-Modell der Sounder-F 59 PHI liefert Athearn auch eine Lok mit anderer Betriebsnummer. Daneben sind Ausführungen anderer Betreiber erhältlich.



Foto: C.Fricke

Die H0-Kesselwagen werden von Märklin und Trix geliefert. Unterschiedliche Betriebsnummern gibt es aber nicht.

PROMEDIA TECHNICS

▸ *Vitrinen-Paternoster*



Die in Langenargen ansässige Firma, Spezialist für hochwertige Möbel zur repräsentativen Unterbringung von Büchern, Bild- und Tonträgern, hat einen zum Patent angemeldeten Vitrinen-Paternoster (Bild) für Modellbahnfahrzeuge bis zur Baugröße H0 entwickelt. Die über umlaufende Endlosketten verfahrbaren Ablageeinheiten fixieren dank variabler Einsätze die Modelle und ermöglichen eine platzsparende und zugleich wirkungsvolle Zurschaustellung. Info: Promedia Technics PMT-Accessoires, Roland Goller, Krumme Jauchert 5, 88085 Langenargen, Internet www.pmt-accessoires.de, E-Mail info@pmt-accessoires.de, Tel. (07543)1640, Fax (07543)913123.

DOM-MODELS

▸ *Verkaufsanhänger in H0*



Ein liebenswertes Detail vor vielen Bahnhöfen waren Verkaufsanhänger der Verkehrsbetriebe. Der von Dom-Models präsentierte stellt die Nachbildung eines Einachsers der Köln-Bonner Eisenbahn (KBE) dar. Info: Naumann Modelleisenbahnen, Chemnitzer Str. 108, 51067 Köln, Tel. (0221)696966, Internet: www. naumann-online.de.

MR VBB ▸ *Weitstreckenwagen-Varianten in H0*



Mit rotbrauner Lackierung und mit der Aufschrift „CMEHA" (Smjena, zu deutsch: Wechsel) vertreibt MR VBB Varianten des sowjetischen Weitstreckenwagens in H0. Die Waggons haben exakt den Längen-Maßstab 1:87 und verfügen über Bügelkupplungen. Die „Smjena"-Wagen fuhren nur zwischen Moskau und Leningrad. Vertrieb in Deutschland: MR VBB, Marina Reich, Johanna-Just-Str. 11, 14480 Potsdam, E-Mail: Reich-potsdam@t-online.de.

BUSCH ▸ *Neuer Audi A6 in H0*



Dynamik strahlt das H0-Modell des Audi A6 (rechts) mit den mit Alufelgen-Nachbildungen bestückten Rädern aus. Zunächst erscheint der Viertürer in der hochwertig bedruckten CMD-Ausführung. Der klassische Mercedes-W 123-Kombi (links) rollt als Taxi an. In einem Set findet sich eine Baustelle inklusive Baugrube zum Einsetzen in die Anlage. Zur Ausgestaltung liegen drei Container, ein Iveco-Transporter, Zäune und weiteres Zubehör bei. Im Vorgriff auf den baldigen Beginn des Frühlings bieten die Viernheimer einen Tennisplatz zum Aufbau an. Zum Set gehören der Platz, Zäune und Zuschauer-Tribünen.

VIESSMANN
▸ *Stromleitende H0-Kupplungen*



Die H0-Kupplungen (Bild) passen in NEM-362-Schächte und sind in der Lage, Strom bis zu einer Stärke von 1A pro Kontakt zu übertragen. Die Kupplungen weisen bereits Anschlusskabel auf. Bei der Verwendung zum Aufbau einer Innenbeleuchtung benötigt nicht jeder Waggon einen eigenen Stromschleifer, was durch den geringeren Rollwiderstand die Lok merklich entlastet. An der neuen Komfort-Lötstation lässt sich die Temperatur zwischen 150 und 450°C in 1°-Schritten verändern. Vergessliche Menschen können auch einen Timer mit Abschaltfunktion einstellen. Die Lötstation trägt einen 24V-/48-Watt-Kolben, der mit einer feinen Dauerlötspitze (0,8 mm) ausgestattet ist.

MODELLBAHN AKTUELL

TILLIG ▸ *Sächsischer Abteilwagen in TT*



Der sächsische Abteilwagen dritter Klasse mit Bremserhaus rollte noch kurz vor Weihnachten als Epoche-III-Version der tschechoslowakischen Staatsbahnen CSD auf der Spur der Mitte in die Regale der Fachhändler. Im aktuellen Dunkelblau mit „imoTrans"-Beschriftung wirbt die 221136-5, deren Vorbild mit mehreren Schwestern von der PEG aus Griechenland zurückgeholt und aufgearbeitet wurde, um die Gunst von TT-Fans dieser Bundesbahn-Großdiesellok.

REVELL ▸ *Radlader in I*

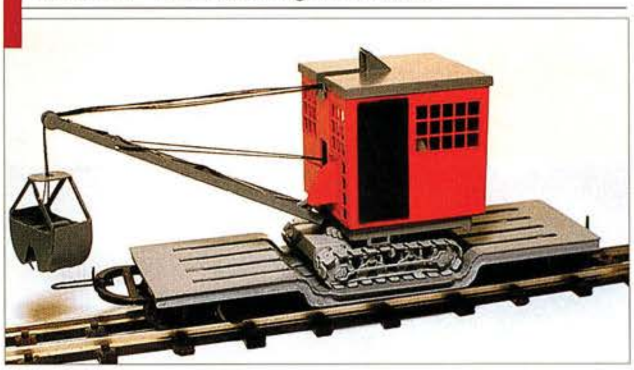
Die im Rahmen der Easykit-Reihe aufgelegten Baufahrzeuge im Maßstab 1:32 bieten eine günstige Möglichkeit, Baustellen-Szenen auf der Spur-I-Modellbahn zu bestücken: Der Liebherr-Radlader L538 und der Liebherr-Raupenbagger R900C Litronic sind einfach zu montierende Steckbausätze.

ELECTROTREN ▸ *Persil-Kesselwagen in H0*



Der moderne Kesselwagen der Henkel AG trägt den klassischen, seit den 1920er-Jahren bekannten Persil-Schriftzug. Der Vierachser weist Verbindungen der Bremsumstell-Hebel, in Radebene liegende Bremsbacken, diverse separat montierte Ansetzteile und selbstverständlich eine Kurzkupplungskulisse auf. Info und Deutschland-Vertrieb: Wolfgang Lemke GmbH, Schallbruch 34-34a, 42781 Haan, Tel. (02129)93960, Fax (02129)52218, Internet: www.lemke-collection.de.

HAPO ▸ *Tiefladewagen in H0e*



Das Fertig-Modell des H0e-Tiefladewagens besteht aus Messing und wird wahlweise ohne Ladung beziehungsweise mit Kabeltrommel oder O&K-Bagger geliefert. Info: Hapo, H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landsberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

HERPA ▸ *Einser-BMW in H0*



Kaum sieht man die Vorbilder auf den Straßen, schon rollt der Einser-BMW in H0 zu den Händlern. Der Betonmischer auf MAN-TGA-Basis baut nun auf einem Metallrahmen auf und zeichnet sich durch bessere Bodenhaftung aus als seine Vorgänger. Die neuen Achsen ermöglichen durch eine größere Verschränkung eine Anpassung der Räder an die Standfläche.

MAZEL ▸ *Stahltrog- und Fachwerkbrücken für TT*

Als Fertigmodell oder als Bausatz sind bei Mazel (Malá Zeleznice) aus Tschechien Brücken für TT in Fachwerk- und Stahlwandausführung (Bild) erhältlich. Die optisch guten Modelle sind auch verhältnismäßig preiswert. Zur Zeit sind die Mazel-Modelle nur in Tschechien zu bekommen: www.mazel.cz, unter „prodejny" findet man eine Liste tschechischer Fachhändler.



BEMO ▸ *H0m-Steuerwagen der Furka-Oberalp-Bahn*



Für die Pendelzug-Triebwagen Deh 4/4.I+II der Furka Oberalp bietet Bemo nun den passenden Steuerwagen ABt an, von dessen Vorbild 1971 und 1972 insgesamt vier Exemplare geliefert wurden. Das fein detaillierte Modell weist einen fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel auf. Es liegen zahlreiche Zurüstteile bei.

WIKING ▸ *Unimog 1700 mit Anhänger in H0*

Mit dreiachsigem Rungenanhänger und Gerüstbauladung präsentiert sich der Unimog 1700 (hinten) in den aktuellen Wiking-Baufahrzeugfarben. Der klassische Gapelstapler mit leeren Transportkisten (mitte) erhielt eine Farbauffrischung in Gelborange. Auch dem Mercedes-Benz 220 S (links) mit Weißwandreifen tat die Berliner Modellpflege gut. Dem Krupp Titan mit historischer Stiebel-Eltron-Beschriftung folgt unmittelbar der moderne MAN-TGA-XXL-Pritschenlastzug, für denselben Markenhersteller unterwegs.



MODELLBAHN AKTUELL

FÖRDERVEREIN BAHNHOF LITTFELD

H0-Sondermodelle

● Der Förderverein Bahnhof Littfeld stellt Sondermodelle der D24 der Bentheimer Eisenbahn und der Lok 832 der Hersfelder Eisenbahn in der Baugröße H0 her. Basismodell ist die MaK-Lokomotive DE1002 von Bachmann/Liliput. Die Herstellung erfolgt nur auf vorherige Bestellung, die bis 30. April 2005 vorgenommen werden kann: Förderverein Bahnhof Littfeld, c/o Bernd Schumacher, Hagener Str. 290a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732) 86647.



Foto: U. Dorschel

Die D24 der Bentheimer Eisenbahn hört auf den Namen Neuenhaus-Veldhausen, wurde 1983 geliefert und fährt 90 km/h schnell.

PIKO

Zuwächse und Stagnation

● Zuwächse im Fachhandel einerseits, Absatzschwierigkeiten in Teilmärkten und mit Teilsortimenten andererseits prägten das dritte Quartal beim Sonneberger Modellbahnhersteller. Der Zuwachs wird laut Dr. René Wilfer vor allem durch das A-Gleis, das preiswerte Hobby-Programm und mit Fahrzeugen wie dem Desiro aus dem Standardprogramm erreicht. Bei Großspur-Gebäudemodellen und den Märkten der EU-Beitrittsländer verlief die Entwicklung nicht zufriedenstellend, so dass ein Gesamtumsatz etwa in Höhe des Vorjahres erreicht wird. Dennoch stünden weitere Produktionsverlagerungen oder Personalentlassungen nicht an. Piko war auf der diesjährigen International Toy Fair in Shanghai vertreten. In China werden, übrigens seit über zehn Jahren, nicht nur Teile des Sortiments hergestellt. In den Metropolen registriert der Hersteller eine wachsende Nachfrage nach den kleinen Eisenbahnen. Eigens für den China-Markt engagierte Wilfer eine Vertriebsmitarbeiterin in Shanghai.

BW HAGENOW LAND

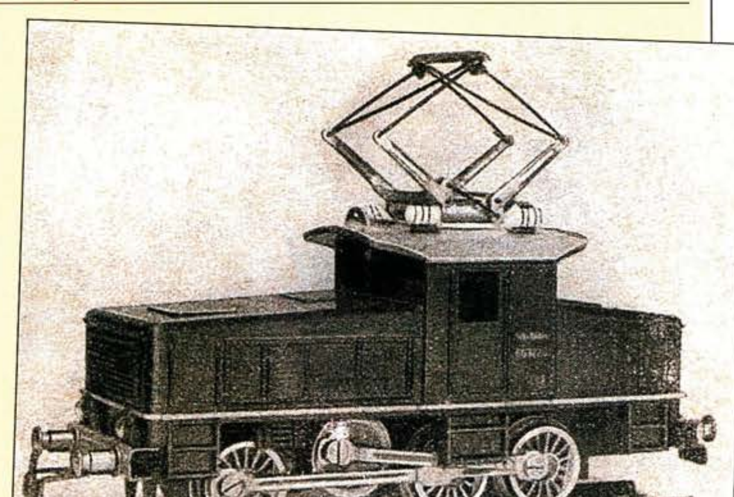
Verschollene Lok

● Jahrelang gehörten die Schnellzugloks der Baureihe 01 zu den Stars der Schiene. So ist es kein Wunder, dass viele Jungen sich schon früh für die Pazifiks begeisterten und selbst Lokführer auf ihr werden wollten. Die Lehrmeister in den Ausbildungsstätten der DR wussten um die Faszination ihrer Lehrlinge für die Lok und ließen gerne in den Lehrwerkstätten Modelle der 01 anfertigen. So geschah es auch im Jahre 1953 im Bahnbetriebswerk Hagenow Land bei Lehrmeister Ewald Gaedcke. Die Lehrlinge erlernten dabei nicht nur handwerkliche Tätigkeiten wie Feilen, Biegen, Bohren, Schweißen oder Löten, sondern bekamen nebenbei auch noch die Funktionen der Dampfmaschine erläutert. Nach zwei Jahren Bauzeit war die 120 Zentimeter lange Schnellzuglok im Maßstab 1:20 fertiggestellt. Sie stand jahrzehntelang im Bahnbetriebswerk hinter einem Fenster den Besuchern und stolzen ehemaligen Lehrlingen, die an der Lok mitgebaut hatten, zur Ansicht. Nach der Wende wurde das Bw nicht mehr benötigt und geschlossen. Das Lokmodell sollte einem Museum übergeben werden damit es der Öffentlichkeit zugänglich bliebe. Dazu kam es aber nicht. Die 01 verschwand spurlos aus dem verschlossenen Raum. Vielleicht hat der eine oder andere Leser Hinweise zum Verbleib des Dampflok-Modells. Hinweise, gerne auch anonym, werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Jeder Spur wird dankbar nachgegangen.

Peter Falow (Eisenbahn-Historiker)

Im Rückspiegel entdeckt

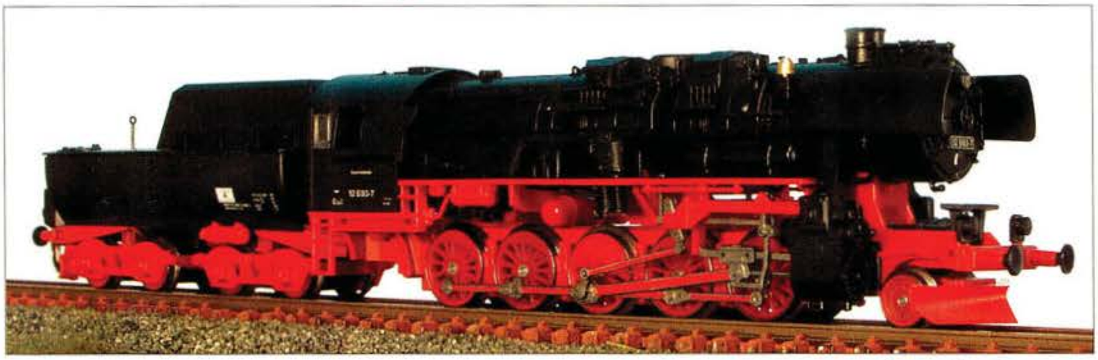
VOR 50 JAHREN: E63 von Piko



● **Modelle der Rangier-E-Lok E63 gehörten schon früh zum Piko-Sortiment. Bereits 1953 interessierte sich der seinerzeitige VEB Elektroinstallation Oberlind für die AEG-Rangierlokomotve, und der MODELLEISENBAHNER stellte im Februarheft 1955 das H0-Modell vor. Der Stromabnehmer war funktionstüchtig und gefedert, so dass die Lok mit Oberleitung betrieben werden konnte. Ein Getriebemotor diente dem Antrieb, das 1:32 untersetzte Getriebe gestattete auch vorbildnahen Rangierbetrieb. Ab Werk kostete die Lok 18,60 Mark der DDR. 1998 brachten die Sonneberger die AEG- und 2002 die BBC-Variante in zeitgemäßer Ausführung auf den Markt.**

TILLIG TT-BAHN

Dampflok 52.80 der DR



Sie war die Güterzug-Dampflok der späten DR-Zeit: Die Baureihe 52.80. Das TT-Modell des Klassikers gibt es jetzt von Tillig.

● Einen Tag vor Redaktionsschluss erreichte uns die zu Jahresbeginn 2004 angekündigte 52.80 von Tillig in TT. Als erste Maschine erscheint 528183, die in der 80er-Jahre-Ausführung (Epoche IV) angeboten wird. Die Vorbildlok gehört heute zur Fahrzeugsammlung des Vereins Sächsischer Eisenbahnen (VSE) im erzgebirgischen Schwarzenberg. Im nächsten Heft stellen wir das Modell ausführlich vor.

MESSE-KALENDER

10. – 15. FEBRUAR 2005: Internationale Spielwarenmesse, Nürnberg.
17. – 20. MÄRZ 2005: Faszination Modellbau, Sinsheim.
13. – 17. APRIL 2005: Intermodellbau, Dortmund.
29. APRIL – 1. MAI 2005: Magdeburger Modellbautage, Messe.

BACHMANN EUROPE

Stellungnahme zu MEB 1/2005

● Mit großem Erstaunen und Verärgerung haben wir Ihren Bericht zum Aristo-Craft-Teddybär-Set (MEB 1/2005, Seite 77) gelesen. Unsere Stellungnahme:

1. Kein einziges Mal nennen Sie in Ihrem Test den Hersteller dieses Sets, nämlich die amerikanische Firma Aristo-Craft, die letzten Endes für ihre Produktpolitik und Konzernstrategie verantwortlich ist. Als Importeur respektive Vertriebspartner haben Bachmann Europe Plc mit Sitz in Barwell/Großbritannien und die deutsche Niederlassung nur geringe Möglichkeit einer Einflussnahme auf Produktplanung und Vertriebspolitik. Zum allgemeinen Verständnis: Die Firma Aristo-Craft ist ein komplett eigenständiges Unternehmen (Firmensitz in Irvington/New Jersey), das nicht zum Kader-Konzern gehört, wie Bachmann Europe Plc (mit Niederlassung in Deutschland), Bachmann Industries Inc. mit Sitz in Philadelphia und Bachmann China, Hauptsitz in Hong Kong. Mit über 2000 Modelleisenbahn-Mitarbeitern weltweit gehört der Kader-Konzern zu den größten Modelleisenbahn-Herstellern, Aristo-Craft lässt allerdings nicht bei Kader produzieren, sondern bei der Konkurrenz.

2. In allen handelsüblichen, einfachen und besonders preisgünstigen Starter-Sets (hier: ein GARTENBAHN-Set für unter 200.- und sogar mit Fernsteuerung) findet man in der Regel einen Kreis, der nach einer Weile eventuell langweilig erscheinen mag. Allerdings besteht meistens die Möglichkeit des entsprechenden Ausbaus. Genau aus diesem Grund bietet Aristo-Craft in seinem Programm 12 verschiedene Gleisradien an, mit denen beliebig erweitert werden kann. Dazu kommen noch jede Menge verschiedener Geraden, Weichen, Kreuzungen, etc. Sicherlich wäre es für Ihre Leser hilfreicher, ihnen Informationen dieser Art zur Hand zu geben, als das Produkt in der Zusammenfassung abzuwerten.

3. Amerikanische Hersteller bringen den Trafo und oft auch die Schienen grundsätzlich an der Unterseite der Verpackung an. Jeder Fachhändler, über den wir unsere Produkte ausschließlich vertreiben, weiß das und wird seine Kunden sicherlich dahingehend informieren.

4. Das Teddybär-Set ist zwar als Einstiegspackung speziell für Kinder gedacht. Als elektrische Eisenbahn mit voll funktionsfähiger Funkfernsteuerung erscheint es uns aber etwas abwegig, als Testperson ein eineinhalbjähriges Kind einzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen, Jörg Blickle, Niederlassungsleitung, und Gerda Schwab, Vertrieb/Marketing, Bachmann Europe

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,30
Jahres-Abonnement Inland:
€ 42,20
Schweiz: sFr 82,40
EU-Länder: € 53,40
Andere europ. Länder: € 60,40
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Vorschau

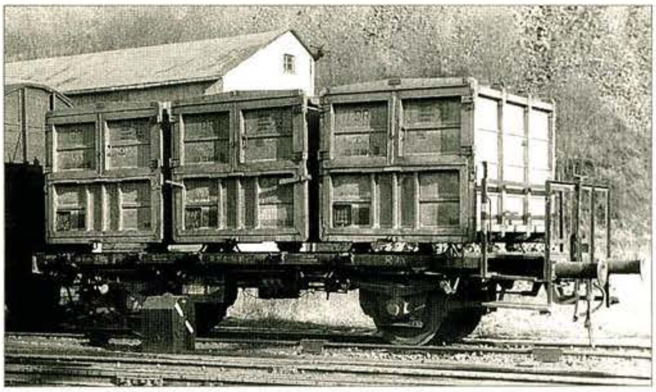


Foto: Meyer

Flexibel bis vor die DDR-Haustür

Große Hoffnungen setzte die Reichsbahn auf den Kleinbehälterverkehr. Zum Erfolg fehlte das Material.



Foto: Alkofer

Wachsendes Gemeinschaftswerk

Vorbildzitate und Phantasie vereinigt die große N-Anlage des Modulbau-Teams Köln-Bonn.

Außerdem

Spielwarenmesse

Die Spannung steigt: Nürnberg zeigt, was die Modellbahn 2005 bewegt. Wir tragen die Fakten und Neuheiten zusammen.

Swiss-Express

Die bekannteste Neubau-E-Lok der Schweiz ist die Re 4/4 II. Roco liefert das H0-Modell in der auffälligen Lackierung.

Unermüdlich

Als junger Lehrer entdeckte Wolfgang Roth den Modellbau für den Unterricht. Seiner AG hält er seit 50 Jahren die Treue.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

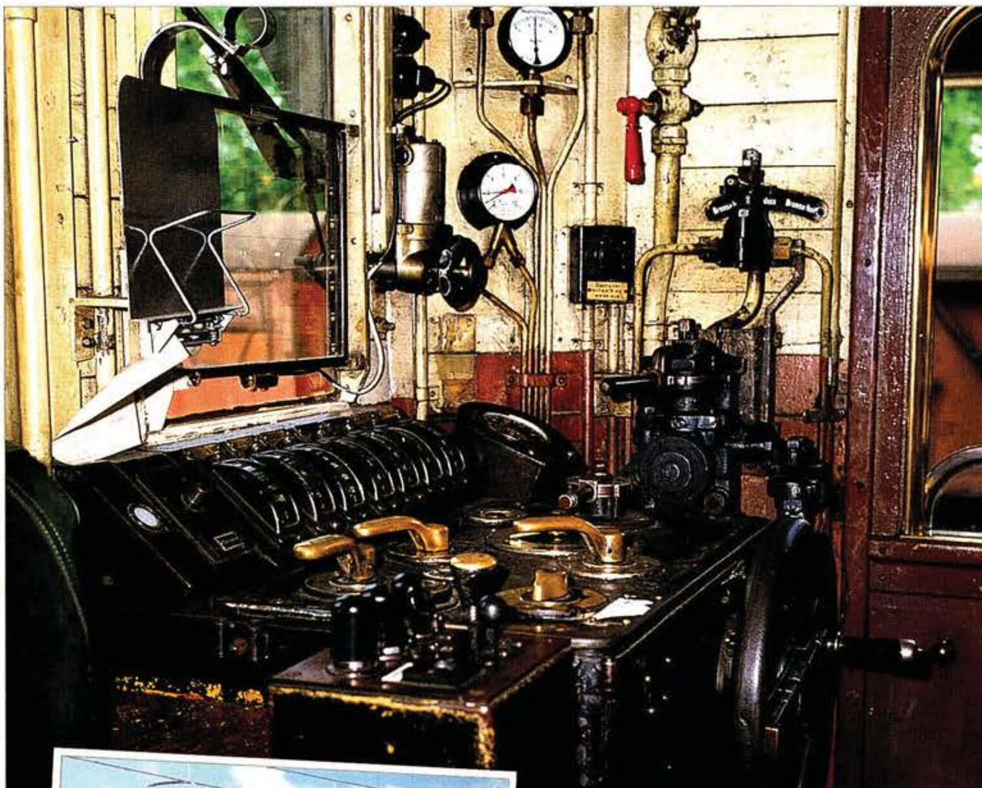


Foto: Lützenberger



Foto: Frickel

Ein Händchen für E-Loks in Vorbild und Modell

Wer sich wie Werkmeister Werner Streil ein Leben lang mit den E-Loks beschäftigte, kann auch im Ruhestand nicht von dieser Passion lassen.

Einstiegs-Hilfen

Moderne Behelfsbahnsteige gehören beim Vorbild zum Alltag, fehlen aber als Modell, nicht bei Matthias Fröhlich.



Foto: Fröhlich



Foto: Reinmuth

Eisenbahn in Stücken

Die praxisnahe Verwendung von Modulen und Segmenten vermittelt Ralf Reinmuth am Beispiel „Opplingen".

Das März-Heft erscheint am **25. Februar** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Roco Professional



Wie die große, so die kleine ...

... V 65 – mit ihrer ausgezeichneten Kurvengängigkeit! So gelenkig, „dass sie auch in ein Mauseloch hätte fahren können", trifft allerdings nur für das ROCO-H0-Professional-Modell zu.
Die V 65 wäre eine ganz große Baureihe geworden – wie die V 60 –, hätten da nicht die staatlichen Modelleisenbahner des Maßstabs 1:1 letztendlich doch andere Vorstellungen gehabt. Aber sind es nicht gerade die Raritäten der echten Bahn, die folglich das Außergewöhnliche auf der Modellbahn bilden? – Und ein paar Besonderheiten wies die V 65 auch auf, wie z. B. die Beugniot-Hebel oder das wuchtige Führerhaus, von ROCO natürlich vorbildgetreu nachempfunden.
So, und nun kann jeder den 1:1-Modellbahnern ein Schnippchen schlagen und die V 65 überall dort einsetzen, wo es ihr gebührt hätte – oder anders ausgedrückt: die Wirklichkeit wiedergeben oder sie ein wenig zurechtrücken!
V 65 – bei Ihrem Fachhändler!
Auch für Wechselstromfahrer!

63940 69940

Modelleisenbahn aus Leidenschaft www.roco.cc